Die Pflichten des Spediteurs

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
bei der Juristischen Fakultät
der Universität Leipzig

eingereicht von

Paul Rudolf Jesch, bacc. iur.
Referendar in Dresden.

Leipzig.
Druck von Arthur Schmidt, Eisenbahnstr. 7
1910.

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

§ 1. Einleitung: Der Begriff des Spediteurs . . . . . S. 1

I. Teil.

§ 2. Die Pflichten des Spediteurs als Kaufmann . . . . . S. 9

§ 3. Die Pflicht des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns . . . . . S. 13

II. Teil.

§ 4. Die Pflichten des Spediteurs bei der Besorgung der Versendung im allgemeinen . . . . . S. 16

§ 5. Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Empfänger des Speditionsgutes . . . . . S. 24

III. Teil.

§ 6 A. Die Pflichten des Spediteurs bei dem Abschlusse des Speditionsvertrages . . . . . S. 28

B. Die Pflichten des Spediteurs im einzelnen aus dem Speditionsvertrage:

§ 7. I. Die Empfangnahme des Speditionsgutes . . . . . S. 32

§ 8. II. Die Aufbewahrung des Speditionsgutes . . . . . S. 41

§ 9. III. Die Ausführung der Versendung des Speditionsgutes . S. 47

§ 10. IV. Die Versicherung des Speditionsgutes . . . . . S. 54

§ 11. V. Die Pflichten des Spediteurs zur Rechenschaftsablegung und Herausgabe des aus der Geschäftsbesorgung Erlangten . . . . . S. 59

IV. Teil.

Die Sonderfälle der §§ 412, 413 des Handelsgesetzbuchs.

§ 12. a) Der Selbsteintritt des Spediteurs . . . . . S. 61

§ 13 b) Der Spediteur mit festen Spesen und der Sammelladeverkehr . . . . . S. 65

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546822_0069

Literaturverzeichnis.

Anschütz und Völderndorff, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts. 3. Band. Erlangen. 1874.

Bolze, Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Burchard, das Recht der Spedition, Stuttgart. 1894.

Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs und Einführungsgesetz bei Hahn-Mugdan, Materialien. 6. Band. Berlin. 1897.

Dove und Apt, Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Berlin. 1900.

Dreschke, die Rechtsstellung des Spediteurs und seine Pflichten. Leipziger Dissertation. Borna-Leipzig. 1905,

Düringer und Hachenburg, das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, Band 3. Mannheim. 1905.

Eberth, die Pflichten des Spediteurs. Leipziger Dissertation. Leipzig. 1906.

Egers Zeitschrift für Eisenbahnrecht.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. III. Band. Leipzig. 1885.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs mit Ausschluß des Seehandelsrechts nebst Denkschrift. Berlin. 1896.

Fischer und Henle, das Bürgerliche Gesetzbuch vom 18. 8. 1896 nebst dem Einführungsgesetz vom 18. 8. 1896. 7. Aufl. München. 1906.

Friedberg, die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. 4. Aufl. Leipzig. 1896. 9. Aufl. Leipzig. 1908.

Fuchsberger, die Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Handelsrechts. Gießen. 1881.

Gaupp-Stein, die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. 8. und 9. Aufl. Tübingen. 1. Bd, 1906 und 2. Bd. 1908.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1. Bd. 2. Aufl. Stuttgart. 1875.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht.

Grünhut, das Recht des Kommissionshandels. Wien. 1879.

Gutachten über Handelsgebräuche, erstattet von der Handelskammer zu Berlin. Berlin 1907.

von Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. Braunschweig. 1875.

Juristische Wochenschrift, Organ des Deutschen Anwaltvereins.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart. 1903.

Lehmann und Ring, das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich, Bd. 2. Berlin. 1901.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs. Würzburg. 1858.

Makower, das Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 2. Bd. 13. Aufl. Berlin 1907.
Meyer, der Spediteur und seine Pflichten. Berlin. 1903.
Petersen, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 5. Aufl. Lahr. 1904.
Puchelt, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig. 1874, 4. Aufl. 2. Bd. Leipzig. 1894.
Reichsgesetzblatt 1909.
Senckpiel, das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover. 1907.
Seuffert, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 10. Aufl. München. 1907.
Seufferts Archiv, Entscheidungen der obersten Gerichte in den Deutschen Staaten.
Späing, Französiches und Engliches Handelsrecht im Anschluß an das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin. 1888.
Speditions- und Schiffahrtszeitung, Central-Organ für den gesamten internationalen Güterverkehr, Berlin.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin. 1. Bd. 1906, 2. Bd. 1907.
von Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch und Einführungsgesetz. 2. Bd. 3./4. Aufl. München. 1908.
Sydow und Busch, Konkursordnung und Anfechtungsgesetz. 9. Aufl. Berlin 1902
Weber, Vergleich der Haftung des deutschen Spediteurs und des französischen Comissionaire de transport. Breslauer Dissertation. Breslau 1899
Wemme, der Selbsteintritt des Spediteurs. Leipziger Dissertation. Borna-Leipzig. 1905.
Wengler, Beiträge zu der Lehre vom Speditionsgeschäft für Juristen und Kaufleute. Chemnitz. 1860.
Willenbücher, das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts Berlin. 1891.

§ 1.

Einleitung: Der Begriff des Spediteurs.

Im § 1 Absatz 1 und Absatz 2 Ziffer 6 des Handelsgesetzbuchs vom 5. Mai 1897 wird bestimmt, daß, wer ein Handelsgewerbe betreibt, Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs ist, und daß als Handelsgewerbe auch der Gewerbebetrieb des Spediteurs gilt.

Durch diese Gesetzesvorschrift ist der Spediteur zum Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs gestempelt. Er ist Kaufmann kraft Gesetzes, sein Handelsgewerbe gehört zu den sogenannten absoluten, d. h. denjenigen Handelsgewerben, deren Betrieb zum Kaufmann macht.

Neben den allgemeinen Vorschriften gelten für den Gewerbebetrieb des Spediteurs die besonderen Bestimmungen der §§ 407—415 des Handelsgesetzbuchs.

§ 407 H. G. Bs. bestimmt den Begriff des Spediteurs dahin:

> „Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines andern (des Versenders) im eignen Namen zu besorgen."

Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch vom 5. Juni 1869 bezeichnet im Artikel 379 denjenigen als Spediteur,

> „welcher gewerbsmäßig im eignen Namen für fremde Rechnung Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen übernimmt."

Beide Definitionen stimmen überein bis auf einen Punkt: Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch spricht nämlich von Frachtverträgen des Spediteurs mit „Frachtführern oder Schiffern", das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 dagegen von derartigen Verträgen mit „Frachtführern oder Verfrachtern von Seeschiffen."

Der „Schiffer" des Art. 478 des A. D. H. G. Bs. ist der selbständige Führer des Seeschiffes. Er hat die Führung des Schiffes zu bewirken, gleichviel, ob er Rheder oder Ausrüster des Schiffes oder Angestellter einer dieser Personen ist. „Schiffer" ist nun seit dem Bestehen des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen

Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895, in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898, auch der Führer eines Fahrzeuges, das nur Binnengewässer befährt. Nun kann aber nach § 425 H. G. Bs. der Frachtführer den Gütertransport auch auf Binnengewässern übernehmen; infolgedessen hat das neue H. G. B., um Unklarheiten zu vermeiden, bei der Begriffsbestimmung des Spediteurs das Wort „Schiffer" durch die Worte „Verfrachter von Seeschiffen" ersetzt. Eine Definition dieses Begriffes gibt das H. G. B. nicht; es behandelt den Ausdruck „Verfrachter von Seeschiffen" als feststehenden Begriff (§§ 559 ff. H. G. Bs.). Man kann den Verfrachter von Seeschiffen als den Frachtführer zur See bezeichnen, sei es, daß er Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes ist (Rheder, § 484 H. G. Bs.), sei es, daß er von einem Rheder ein ganzes Schiff oder bestimmte Räume eines Schiffes zum Betriebe des Transportgewerbes gemietet hat.

Nach der vom Handelsgesetzbuch (§ 407) aufgestellten Begriffsbestimmung besteht die Tätigkeit des Spediteurs kurz gesagt darin, Güterversendungen für andre zu besorgen. Sein Gewerbe gehört also zu den sogenannten Hilfsgewerben, deren der moderne Verkehr eine ganze Reihe kennt. Einige von ihnen werden im folgenden vergleichsweise herangezogen werden.

Die Haupttätigkeit des Spediteurs erstreckt sich auf die Besorgung von Güterversendungen, d. h. der Spediteur hat dafür Sorge zu tragen, daß das ihm übergebene Gut an einen bestimmten andern Ort gebracht wird.[1]) Er wählt sich einen Frachtführer aus, dem er den Transport ausführen läßt, und mit dem er zu diesem Zwecke einen Frachtvertrag abschließt. Diese Haupttätigkeit zerfällt in eine Reihe von Einzeltätigkeiten, z. B. die Auswahl der Reiseroute für das Gut, die Fertigstellung der erforderlichen Begleitpapiere, die Übergabe des Gutes an den Transportunternehmer (Frachtführer und Verfrachter von Seeschiffen sollen in der vorliegenden Arbeit unter diesem Begriff zusammengefaßt werden), Versendung der Begleitpapiere an den Empfänger u. a. m. Diese Verrichtungen bilden einen Teil des Speditionsvertrags; es bedarf daher keiner ausdrücklichen Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien, daß diese mit in den Speditionsvertrag einbegriffen sein sollen. Ob anderweite Tätigkeiten, wie die Aufbewahrung des Gutes, als zu den Pflichten des Spediteurs gehörend übernommen sind, ist von Fall zu Fall zu ent-

[1]) Erfolgt die Versendung nach einer anderen Ortschaft, so spricht man von einem Distanzgeschäft, andernfalls bezeichnet man das Geschäft als Platzgeschäft.

scheiden. Es wird z. B. die Aufbewahrung des Gutes dann nicht in den Rahmen des Speditionsvertrags fallen, wenn dem Spediteur nur zur Pflicht gemacht ist, die ihm zugegangenen Waren in Empfang zu nehmen und bis zur Abholung aufzubewahren; denn in einem solchen Falle läge überhaupt kein Speditionsvertrag, sondern ein Verwahrungsvertrag vor. Man wird sagen können, daß alle Mühewaltungen des Spediteurs, die nicht die Versendung von Gütern zum Endzweck haben, im Zweifel nicht nach den Regeln über den Speditionsvertrag zu behandeln sind[1]). In den meisten Fällen betreibt der Inhaber eines Speditionsgeschäfts auch Lagergeschäfte, da es häufig vorkommt, daß der Spediteur Güter, deren Versendung er besorgen soll, zunächst einige Zeit aufbewahrt, bevor er sie zur Absendung gelangen läßt. Infolgedessen wird er auch Räumlichkeiten haben, in denen er die Güter in der Zeit zwischen Annahme und Weitergabe unterbringt. Wenn die Spedition als Nebentätigkeit bei einem andern Vertrage, z. B. beim Kaufe, in Betracht kommt, dann finden die Vorschriften über das betreffende andre Rechtsgeschäft, in unserm Beispiele also die über den Kauf geltenden, ausschließlich Anwendung. In Zweifelsfällen muß nach Lage der konkreten Umstände entschieden werden, ob und in welchem Umfange die Anwendbarkeit der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Speditionsvertrag von den Parteien gewollt gewesen ist (R. O. H. G. Bd. 8, S. 13; Bd. 13 S. 325; R. G. Bd. 14, S. 152).

Von der Besorgung der Güterversendungen ist zu unterscheiden die Beförderung der Güter selbst[2]). Diese bewirkt der Transportunternehmer, der vertragsmäßig die Güterversendung übernimmt und den Transport leitet. Mit ihm schließt der Spediteur den Frachtvertrag, worin sich der Transportunternehmer verpflichtet, die Beförderung des Gutes vorzunehmen, dessen Versendungsbesorgung der Spediteur seinerseits dem Versender gegenüber im Speditionsvertrage übernommen hat. Der Abschluß des Frachtvertrags ist das sogenannte Ausführungs- oder Ausrichtungsgeschäft des Spediteurs.

---

[1]) Makower, das Handelsgesetzbuch mit Kommentar, 13. Aufl. 2. Bd. Berlin 1907. S. 1425, II d 2 zu § 407.

[2]) Das zur Versendung kommende Gut kann jeder körperliche Gegenstand sein mit Ausnahme lebender Menschen. Der Begriff „Gut" setzt nicht notwendig einen zum Umsatz brauchbaren Gegenstand mit einem gewissen wirtschaftlichen Wert voraus, sondern umfaßt alle Sachen, die transportabel sind, auch wenn sie an sich einen Vermögenswert nicht repräsentieren (R. G. Bd. 20, S. 49; Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, III. Bd. Leipzig 1885, S. 291), deckt sich also mit dem Begriffe der Sache im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs vom 18. 8. 1896 (§ 90).

Rechtlich verschieden von der Stellung des Spediteurs ist die des Handelsmäklers (§§ 93 ff. H. G. Bs.). Auch der Handelsmäkler befaßt sich mit Verträgen über Güterbeförderungen. Seine Tätigkeit erschöpft sich jedoch in der Vermittelung solcher Verträge, d. h. er trägt Sorge für das Zustandekommen von Verträgen zwischen dem, der Güter befördert haben, und dem, der diese Beförderung ausführen will. Das Abschließen des Vertrags selbst überläßt er den von ihm zusammengeführten Vertragsparteien, es sei denn, daß er zum Abschlusse eines solchen Vertrags besondere Vertretungsmacht hat.

Als Transportunternehmer nennt das Handelsgesetzbuch in § 407 den Frachtführer und den Verfrachter von Seeschiffen. Wesentlich ist, daß der Spediteur mit einem Frachtführer oder einem Verfrachter von Seeschiffen im Sinne des Handelsgesetzbuchs abschließt. Darnach ist Frachtführer, wer gewerbsmäßig — § 425 H. G. Bs., — dann aber auch, wer in seiner Eigenschaft als Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs im Betriebe seines Handelsgewerbes die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen übernimmt, der sogenannte Gelegenheitsfrachtführer — § 451 H. G. Bs. —. Voraussetzung für den Begriff des Frachtführers in § 407 H. G. Bs. ist demnach nicht die Gewerbsmäßigkeit (R. O. H. G. Bd. 7, S. 307; Makower, a. a. O. S. 1427, II i zu § 407[1]). Der Verfrachter ist der Frachtführer zur See. Seine Stellung zum Spediteur ist dieselbe, wie die des Frachtführers zum Spediteur.

Der Spediteur besorgt die Güterversendung im eignen Namen, d. h. nach außen hin tritt er für sich, nicht für einen andern auf. Infolgedessen ist auch er allein aus dem Vertrage mit dem Transportunternehmer berechtigt und verpflichtet. Der Versender tritt durch den Abschluß des Frachtvertrags in kein Rechtsverhältnis zu dem Transportunternehmer. Selbstverständlich kann der Spediteur gleichzeitig auch in fremdem Namen tätig werden, z. B. indem er die auf dem Gute lastenden Vorschüsse namens des Versenders einzieht. Diese Verrichtung stellt sich als eine Nebentätigkeit des Spediteurs dar, die der Haupttätigkeit keineswegs den Charakter als Speditionsvertrag nimmt (Makower, a. a. O. S. 1427, II b u. S. 1432, V zu § 407). Der Versender kann Rechte aus einem Frachtvertrage gegen den Transportunternehmer nur geltend machen, wenn der Spediteur ihm diese abgetreten hat. Entsprechendes gilt vom Kommissionär über

[1]) A. A. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 6. Aufl. Stuttgart 1903, S. 445, § 95 Anm. zu 2c.

die von diesem abgeschlossenen Kaufverträge (§§ 383 ff. H. G. Bs.). Dadurch unterscheiden sich Spediteur und Kommissionär vom Vertreter des Bürgerlichen Gesetzbuchs; denn dieser gibt Willenserklärungen im Namen des Vertretenen mit unmittelbarer Wirkung für und gegen den Vertretenen ab (§§ 164 ff. B. G. Bs). Speziell auf dem Gebiete des Handelsrechts ist in diesem Punkte auch der Unterschied zwischen Spediteur und Kommissionär einerseits und dem Handlungsagenten — §§ 84 ff. H. G. Bs. — andrerseits gegeben. Dieser kann sich wohl als sogenannter Abschlußagent mit dem Abschließen von Verträgen über Güterbeförderungen oder über Anschaffung und Veräußerung von Waren und Wertpapieren befassen, allein er tritt, wie der Vertreter des Bürgerlichen Gesetzbuchs, im Namen desjenigen auf, für den er tätig ist, andernfalls die Bestimmung des § 164 Abs. 2 B. G. Bs. Platz greift, d. h. daß er selbst aus dem Vertrage verpflichtet ist. Wie der Handlungsagent, so üben auch der Schiffsprokureur, Frachtmäkler und Güterbestätter eine vermittelnde Tätigkeit aus. Auch sie treten nicht im eignen Namen auf. Wie bei der Stellvertretung des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist auch hier derjenige, der einer der genannten Personen einen Auftrag erteilt hat, der allein aus dem Vertrage Berechtigte und Verpflichtete. Es sind daher auf den Vertreter des B. G. Bs. und den Handlungsagenten des H. G. Bs. die Bestimmungen über den Spediteur, der selbst abschließt, nicht anwendbar. Eine dahingehende besondre Bestimmung enthält der Artikel 389 des A. D. H. G. Bs. Sie ist in das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 nicht aufgenommen worden.

Die Güterversendung besorgt der Spediteur *für Rechnung eines andern*. Die Kosten, die aus der Güterversendung erwachsen, gehen also zu Lasten eines andern, des Versenders. Durch diese gesetzliche Bestimmung ist der Spediteur, vorausgesetzt, daß er die ihm bei der Versendungsbesorgung zukommenden Pflichten, die im einzelnen später behandelt werden sollen, erfüllt, einerseits davor bewahrt, irgend einen Schaden, der bei der Versendung des Gutes erwächst, zu tragen, andrerseits ist ihm aber auch nicht gestattet, irgend welche Vorteile aus dem auf Grund des Speditionsvertrags geschlossenen Frachtvertrage für sich selbst zu ziehen. Vorteile und Nachteile aus der Versendung gehen zu Gunsten und zu Lasten des Versenders. Hierin unterscheidet sich das Speditionsgeschäft im wesentlichen von dem sogenannten Propregeschäft.

Ohne Einfluß auf das Vertragsverhältnis selbst zwischen dem Spediteur und dem Versender ist es, ob der Versender Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs ist oder nicht. Wesentlich ist

diese Eigenschaft des Versenders lediglich für die Folgen aus dem Vertrage [1]).

Im eignen Namen auf fremde Rechnung tritt auch der Kommissionär auf. Eine Reihe von Vorschriften über das Kommissionsgeschäft finden daher auf das Speditionsgeschäft Anwendung (§ 407 Abs. 2 H. G. Bs.) Diese Wesensgleichheit beider Gewerbebetriebe hat in der Literatur wiederholt Anlaß zur Erörterung der Frage gegeben, ob die Spedition eine Unterart der Kommission oder ihr gleichzustellen sei. Besonders bei den älteren Schriftstellern finden wir vielfach die erstere Ansicht verteten. So hat Grünhut [2]) das Speditionsgeschäft geradezu als Speditionskommission bezeichnet. Ferner sagt Goldschmidt in seinem Handbuch des Handelsrechts [3]): „Spediteur ist derjenige Kommissionär, der Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen übernimmt". Unter den jüngeren Schriftstellern ist es Cosack (a. a. O. S. 445, unter 4), der den Spediteur als Kommissionär bezeichnet. Diese Ansicht gründet sich auf das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Dort heißt es in Art. 360: „Der Kommissionär schließt in eignem Namen auf fremde Rechnung Handelsgeschäfte ab", während Art. 379 sagt: „Spediteur ist derjenige, der es gewerbsmäßig übernimmt, in eignem Namen für fremde Rechnung Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen". Diese Nebeneinanderstellung ergibt, daß das Gebiet des Kommissionärs weiter war, als das des Spediteurs; denn der erstere konnte Handelsgeschäfte

---

[1]) Schließt nämlich der Spediteur mit einem Kaufmann innerhalb des Geschäftsbetriebes desselben einen Speditionsvertrag ab und gibt er Vorschüsse oder macht er sonstige Aufwendungen auf das Gut, so kann er eine Verzinsung von 5% für diese Vorschüsse und Aufwendungen vom Zeitpunkt ihrer Fälligkeit an verlangen. Regelmäßig wird dies der Tag sein, an dem der Spediteur die betreffenden Aufwendungen usw. auf das Gut macht (§§ 352 fg, H. G. Bs.) Andernfalls kann der Spediteur nur eine Verzinsung für seine Auslagen usw. nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs fordern (§ 246 daselbst).

Auch für die Verjährung der Ansprüche des Spediteurs gegen den Versender spielt die Eigenschaft des Versenders eine nicht unwesentliche Rolle. Hier muß man 2 Fälle unterscheiden:

a) Ist der Versender Gewerbetreibender und die Forderung des Spediteurs im Gewerbebetriebe des Versender-Schuldners entstanden, so verjähren die Ansprüche des Spediteurs in 4 Jahren (§ 196 Abs. 1, Ziff. 1, Abs. 2 B. G. Bs.)

b) Ist dagegen der Anspruch des Spediteurs nicht im Gewerbebetriebe des Versender-Schuldners entstanden, gleichgültig, ob dieser Gewerbetreibender ist oder nicht, so greift eine zweijährige Verjährungsfrist Platz (§ 196 Abs. 1, Ziff. 1 B. G. Bs.)

[2]) Das Recht des Kommissionshandels. Wien 1879.

[3]) Handbuch des Handelsrechts. 1. Bd. 2 Aufl. Stuttgart 1875.

jeder Art abschließen, der letztere dagegen war auf einen gesetzlich begrenzten Kreis von Handelsgeschäften beschränkt. Allein dieser Ansicht tritt schon von den Schriftstellern zur Zeit der Geltung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs Endemann entgegen. Er überschreibt zwar in seinem Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts (a. a. O. S. 269 ff.) den Artikel 331 „Speditionskommission", kommt aber in Absatz 3 dieses Paragraphen zu dem Ergebnis, daß „nach dem Handelsgesetzbuch prinzipiell der Spediteur nicht als Spezies des Kommissionärs angesehen werden kann; der Spediteur bildet vielmehr eine der Art Kommissionär koordinierte, unter dem höheren Begriffe Mandatar verbundene, selbständige Art".

Auch heute steht die Literatur auf dem Standpunkte, daß die Spedition der Kommission nicht untergeordnet, sondern gleichgeordnet ist. Beide Geschäftsarten sind eng verwandt, da sie im Abschließen von Geschäften im eigenen Namen auf fremde Rechnung bestehen[1]). In diesem Sinne sind auch die Worte der Denkschrift[2]) zu verstehen, daß das Speditionsgeschäft nicht mehr eine bloße Unterart der Kommission, sondern eine selbständige, ihrer rechtlichen Natur noch auf der gleichen Grundlage wie das Kommissionsgeschäft beruhende Geschäftsart" ist.

Das Abschließen von Frachtverträgen im eignen Namen für fremde Rechnung *übernimmt* der Spediteur, d. h. er verpflichtet sich dem Versender gegenüber durch Abschluß eines Vertrags – des Speditionsvertrags, — die Güterversendung zu besorgen und zu diesem Zwecke einen weiteren Vertrag — den Frachtvertrag — abzuschließen. Der Abschluß dieses Vertrags ist die Ausführung des Speditionsvertrags.

Schließlich ist für den Begriff des Spediteurs wesentlich, daß er seine Tätigkeit *gewerbsmäßig* ausübt. Unter Gewerbe versteht man eine auf die Dauer berechnete und daher planmäßige Tätigkeit, gerichtet auf die Vornahme einer ganzen Reihe von Handelsgeschäften, die ein zusammenhängendes Ganze bilden, in der überwiegenden Absicht, daraus Gewinn zu erzielen und sich damit eine fortlaufende Einnahmequelle zu verschaffen. Diese auf dauernden Erwerb gerichtete Tätigkeit muß als solche auch nach außen hin in Erscheinung treten. Unter der Tätigkeit ist die geschäftliche Betätigung als Ganzes zu verstehen, nicht das einzelne

---

[1]) so Makower, a. a. O. S. 1424, Ic zu § 407;
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1. Bd. 1906, 2. Bd. 1907 Seite 1801, Anm. 2 zu § 407.

[2]) Entwurf eines Handelsgesetzbuchs mit Ausschluß des Seehandelsrechts nebst Denkschrift. Berlin 1896.

Geschäft. Der Spediteur wird als Geschäftsmann zunächst manches Geschäft wissentlich ohne Gewinn, ja mitunter sogar mit Verlust abschließen, ohne daß dadurch seine Tätigkeit aus dem Rahmen des Gewerbebetriebes herausfällt; denn hierbei ist gerade der leitende Gedanke der, sich durch dieses Geschäftsgebahren ein größeres Feld zur weiteren, gewinnbringenden Entfaltung seiner Tätigkeit zu schaffen, sich einen Kundenkreis zu suchen und zu erwerben, der als Ganzes genommen weiterhin seine Einnahmequelle bilden soll. Nach § 407 H. G. Bs. ist, wie gesagt, Gewerbsmäßigkeit begriffliches Erfordernis für den Spediteur des Handelsgesetzbuches. Doch finden die Bestimmungen der §§ 407 — 414 H. G. Bs. auch dann Anwendung, wenn ein Kaufmann, der nicht Spediteur ist, im Betriebe seines Handelsgewerbes es übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines andern im eignen Namen zu besorgen — § 415 H. G. Bs. — Diesen nennt Cosack (a. a. O. S. 482) zum Unterschiede von dem Berufsspediteur den kaufmännischen Gelegenheitsspediteur.

Im Anschluß an die Begriffsentwickelung des Spediteurs sei an dieser Stelle noch die Frage nach der rechtlichen Natur des Speditionsvertrages beantwortet. In der gemeinrechtlichen Praxis und in der Literatur war die rechtliche Natur des Speditionsvertrages viel umstritten. Während man unter der Herrschaft des gemeinen Rechts darüber stritt, ob der Speditionsvertrag ein Innominatrealkontrakt, ein Werk- oder ein Arbeitsvertrag sei, oder ob Mandat vorliege, stehen sich seit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs, das für das Handelsrecht subsidiäre Geltung hat, die Vertreter zweier Meinungen gegenüber. Staub (a. a. O. S. 1738/39 Anm. 17 zu § 383), Meyer[1]) und Burchard[2]) behaupten, der Speditionsvertrag sei ein Dienstvertrag, während Makower (a. a. O. S. 1424, Ib zu § 407), Düringer-Hachenburg[3]) und Lehmann-Ring[4]) die Ansicht vertreten, der Speditionsvertrag sei ein Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat. Den Vorzug verdient m. E. die erstere Ansicht; denn das Gesetz hebt die Art und Weise hervor, wie der Spediteur die einzelnen vertraglichen Leistungen ausführen soll, daß er dabei die Sorgfalt

[1]) Der Spediteur und seine Pflichten, Berlin 1903, S. 7.

[2]) Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894, S. 67 ff. und in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, begründet von L. Goldschmidt, Bd. 62, Stuttgart 1908, S. 512 § 62.

[3]) Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, Bd. 3, Mannheim 1905, S. 447.

[4]) Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2, Berlin 1901, S. 270.

eines ordentlichen Kaufmanns unter Wahrung der Interessen des Versenders anwenden soll. Es hat aber nicht den Erfolg der Tätigkeit des Spediteurs in dieser Weise hervorgehoben. Auch führt Staub zutreffend aus, daß man sich im Zweifel für Dienstvertrag zu entscheiden habe, besonders, wenn es sich um ein Vertrauensverhältnis handelt, was ja für den Spediteur zutrifft. Dahin ist auch die Ansicht der Verfasser des Handelsgesetzbuchs gegangen, wonach die Spedition auf gleicher Grundlage wie die Kommission beruht, und für die Kommission im allgemeinen die Grundsätze des Dienstvertrages maßgebend sein sollen (Denkschrift, a. a. O. S. 243 und 232[1]).

Der Speditionsvertrag gehört zu der Gruppe von Dienstverträgen, die eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand haben. Auf ihn finden demnach die Vorschriften des § 675 und der daselbst angezogenen Paragraphen des Bürgerlichen Gesetzbuchs Anwendung. Die Dienste des Spediteurs sind Dienste höherer Art; denn sie pflegen ihm auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden. Vom Spediteur wird eine genaue Kenntnis der Transportmittel und wege und der einschlagenden Bestimmungen verlangt (s. auch Fischer-Henle, a. a. O. S. 340, Anm. 2 zu § 627).

I. Teil.

§ 2.

Die Pflichten des Spediteurs als Kaufmann.

Wie in § 1 angegeben ist der Spediteur Kaufmann kraft Gesetzes. Als Angehörigem der Sondergruppe der Kaufleute gilt für ihn das Standesrecht der Kaufleute, das Handelsrecht. Erst in zweiter Linie — ergänzend — finden auf die Kaufleute die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs Anwendung. Die den Spediteur als „Kaufmann" nach Handelsrecht treffenden Pflichten sind in dem 2.—4. Abschnitte des 1. Buches und im 1. Abschnitte des 3. Buches des Handelsgesetzbuchs enthalten[2]).

---

[1]) Vergl. zu dieser Frage auch Fischer und Henle, das Bürgerliche Gesetzbuch vom 18. August 1896 nebst dem Einführungsgesetz vom 18. August 1896, 7. Aufl. München 1906, S. 331, Vorbemerkung zu § 611.

[2]) Das Handelsgesetzbuch macht einen Unterschied zwischen sogenannten Volkskaufleuten und Minderkaufleuten und versteht unter den letzteren solche, deren Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht (§ 4 H. G. Bs.) Nicht ausgeschlossen ist, daß ein Spediteur Minderkaufmann ist; dann finden nicht alle Rechtssätze des Handelsrechts auf ihn Anwendung, sondern er wird in den meisten Beziehungen nach dem Rechte des Bürgerlichen Gesetzbuches zu beurteilen sein. Allein die Regel ist, daß der Spediteur Vollkaufmann ist. Nur von diesem ist in der vorliegenden Arbeit die Rede.

I. Zunächst hat der Spediteur als Kaufmann die Pflicht, eine Firma zu führen. Die Firma ist der Name, unter dem er seine Geschäfte betreibt und die Unterschrift abgibt (§ 17 H. G. Bs.). Er hat diese Firma unter eigenhändiger Zeichnung, sowie auch weiterhin alle etwaigen Veränderungen in den Rechtsverhältnissen der Firma bei dem Handelsregister des Ortes seiner Niederlassung — seiner gewerblichen Zentrale — zur Eintragung anzumelden (§§ 29, 31 H. G. Bs.). Die Pflicht, eine Firma zu führen, ist zwar im Gesetz nicht ausdrücklich ausgesprochen, allein es muß als zweifellos gelten, daß eine solche Verpflichtung besteht; Staub (a. a. O. S. 117, Anm. 23 zu § 17) bemerkt richtig, daß schon aus rechtspolizeilichen Gründen feststehen muß, unter welchem Namen der Kaufmann geschäftlich handeln will.

Bei Bildung der Firma hat der Spediteur die Vorschriften der §§ 17 ff. des Handelsgesetzbuchs zu beachten.

II. Ferner ist der Spediteur verpflichtet, ordnungsgemäß Bücher zu führen, in denen er seine Handelsgeschäfte und die Lage seines Vermögens ersichtlich zu machen hat (§ 38 H. G. Bs.). Je nach der Art und dem Umfange des Geschäftsbetriebes ist auch die Art der Buchführung, einfache oder doppelte, und die Zahl der Geschäftsbücher verschieden. Besondere Regeln lassen sich hier nicht aufstellen. Im allgemeinen wird ein Spediteur folgende 4 Bücher, die in jedem Geschäftsbetriebe üblich sind, führen:

a) Das Inventurenbuch, in dem das Inventarverzeichnis bei Geschäftseröffnung, sowie sämtliche Bilanzen und späteren Inventuren Aufnahme finden,
b) Das Tagebuch, in dem alle Geschäfte aufgezählt sind, die nicht bar bezahlt werden,
c) Das Kassabuch, das, wie schon der Name sagt, alle Kassengeschäfte — Bargeschäfte — enthält, und
d) Das Hauptbuch. Dieses gibt eine geordnete Gesamtübersicht über die sämtlichen Posten aus den vorgenannten Büchern.

Außer diesen Büchern führt der Spediteur je nach Bedürfnis noch Nebenbücher, wie das Wechselbuch, Portobuch, Handlungsunkostenkonto u. a. m.

Speziell im Betriebe eines Speditionsgeschäfts kommen noch folgende Nebenbücher vor:

1. Das Speditionsbuch. In ihm verbucht der Spediteur die eingehenden Speditionsaufträge unter Angabe der Beträge für Auslagen und Einnahmen. In dieses Buch können auch Angaben über die Zeit und die Art der Ausführung der Aufträge eingetragen werden;

2. Das Avisbuch, das dem Spediteur zum Nachweise der Ausstellung der Frachtbriefe und ihres Inhalts dient;
3. Das Verladungsbuch, in dem der Tag der Versendung und Verladung der Güter ersichtlich gemacht wird;
4. Das Speditionskassabuch, neben dem eigentlichen, oben unter c aufgeführten Kassabuch, nach welchem mit der Hauptkasse abgerechnet wird;
5. Das Lagerbuch, das über sämtliche auf Lager befindlichen Güter Aufschluß gibt;
6. Wenn der Spediteur keinen eignen Fuhrpark hat, das Fuhrmannsbuch zur Kontrollierung der Fuhrhalter;
7. Das Pferde- und Fuhrwerkskonto, das ein Spediteur mit eignem Fuhrpark führt;
8. Das Reklamationsbuch, worin der Spediteur die Reklamationen, die bei der Bahn angebracht werden, bucht.

Damit ist die Aufzählung der Bücher nicht erschöpft. Es sind die genannten aber die wichtigsten und gebräuchlichsten, die eine Übersicht über die Vermögenslage und den Geschäftsbetrieb des Spediteurs geben.

Bei Führung der Geschäftsbücher, sowie für die in seinem Geschäftsbetriebe erforderlichen Aufzeichnungen hat sich der Spediteur einer lebenden Sprache[1]) und deren Schriftzeichen — d. h. der allgemein üblichen Schriftzeichen dieser Sprache, also der Kurrentschrift — zu bedienen. Die Bücher sollen gebunden und Blatt für Blatt, oder Seite für Seite mit fortlaufenden Zahlen versehen sein. An Stellen, die in der Regel noch zu beschreiben sind, dürfen keine regelwidrigen Lücken gelassen werden. Ferner darf nicht radiert und dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden, die den Zeitpunkt der Eintragung unbestimmt und ungewiß erscheinen lassen (§ 43 H. G. Bs.). Korrekturen sind erlaubt, soweit sie nicht die Übersicht und Leserlichkeit beeinträchtigen.

III. Bei Beginn seines Gewerbebetriebes hat der Spediteur ein sogenanntes Eröffnungsinventar, d. i. ein vollständiges Vermögensverzeichnis mit Angabe des Wertes der einzelnen Vermögensgegenstände, und eine Bilanz aufzustellen, die sogenannte Eröffnungsbilanz, d. i. der Abschluß der Buchführung, der das Verhältnis des Vermögens und der Schulden dadurch ersichtlich macht, daß die einzelnen Aktiv- und Passivbestände in summarischer,

[1]) also nicht nur der deutschen. Damit ist nun nicht gesagt, daß jede lebende Sprache zulässig ist, sondern nur eine solche, die den allgemeinen Zweck der Handelsbücher, eine Vermögensübersicht für Dritte zu gewähren, nicht als absolutes Hindernis entgegensteht. Erlaubt ist jede durch erreichbare Dolmetscher zu übertragende, lebende Sprache (Staub a. a. O. S. 220, Anm. 1 zu § 43).

aber übersichtlicher Weise kontenmäßig einander gegenübergestellt werden. Hierbei hat er die Vorschriften der §§ 40 und 41 H. G. Bs. zu beachten (§ 39 H. G. Bs.). Zu dieser Bilanz bildet das Inventar die Grundlage. Die Aufstellung eines Inventars und einer Bilanz muß der Spediteur am Schlusse eines jeden, den Zeitraum von 12 Monaten nicht überschreitenden Geschäftsjahres innerhalb der einem ordnungsmäßigen Geschäftsgange entsprechenden Frist wiederholen (§ 39 Abs. 2 H. G. Bs.). Das sind die sogenannten Jahres- oder Jahresschluß-Inventare und -bilanzen. Für sie gilt dasselbe wie für die Eröffnungsinventare und -bilanzen.

IV. Die Geschäftsbücher sowie die Inventare und Bilanzen muß der Spediteur 10 Jahre lang aufbewahren. Bei den Handelsbüchern beginnt diese Frist mit dem Zeitpunkte der letzten Eintragung. Entsprechendes gilt von der Korrespondenz des Spediteurs in seinem Geschäftsbetriebe.

Nichtbeachtung der Pflicht zur ordnungsmäßigen Buchführung zieht nur in dem Falle, daß über das Vermögen des Spediteurs das Konkursverfahren eröffnet wird und das Vergehen des Bankerotts vorliegt, Rechtsnachteile, nämlich Strafe, nach sich (§§ 240, 239 der Konkursordnung vom 10. Februar 1877).

Die Frage, ob und in welchem Umfange den Geschäftsbüchern erforderlichenfalls Beweiskraft beizumessen ist, ist dahin zu beantworten, daß einmal die sämtlichen vom Spediteur geführten Handelsbücher, also auch die Hilfsbücher, als Beweismittel dienen können[1]), und daß ferner dem Richter vollkommen Freiheit gegeben ist, darüber zu entscheiden, inwieweit er den Geschäftsbüchern Beweiskraft beimißt[2]).

V. Hat der Spediteur im Betriebe seines Handelsgewerbes eine Vertragsstrafe zu zahlen versprochen, so muß er sie, wenn die Voraussetzungen ihrer Fälligkeit vorliegen, in voller Höhe erstatten (§ 348 H. G. Bs.). Eine Herabsetzung ist, im Gegensatz zu der Vorschrift des § 343 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, für ihn, selbst bei übermäßiger Höhe, ausgeschlossen.

VI. Da der Spediteur gewerbsmäßig Geschäftsbesorgungen für Andere übernimmt, so hat er dem Antragenden, wenn er mit ihm in Geschäftsverbindung steht, oder sich ihm gegenüber zur

[1]) nicht aber Gegenbücher, Beibücher, Kontobücher, da diese nicht zu den Handelsbüchern im juristischen Sinne gehören.

[2]) Gaupp-Stein, die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. 8. u. 9. Aufl. Tübingen, 1. Bd. 1906, 2. Bd. 1908. Bd. 1, S. 922 § 419.

Petersen, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 5. Aufl. Lahr 1904, S. 792 § 419.

Seuffert, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 10. Aufl. München 1907, S. 635 § 419 Abs. 2 der Anm.

Besorgung solcher Geschäfte erboten hat, unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern — § 121 B. G. Bs. — zu antworten. Tut er dies nicht, so gilt sein Schweigen als Annahme. Die weitere Folge davon ist, daß er verpflichtet ist, den Vertrag zu erfüllen. Die hierin liegende Antwortepflicht soll später eingehend behandelt werden.

VII. Eine weitere wichtige Verpflichtung des Spediteurs ist die Pflicht, für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes einzustehen (§ 347 H. G. Bs.). Von dieser Pflicht soll in folgenden Paragraphen die Rede sein.

§ 3.

Die Pflicht des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns.

I. Das dritte Buch des Handelsgesetzbuchs bezeichnet in § 343 als Handelsgeschäfte alle Geschäfte eines Kaufmanns, die zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehören. Nach § 347 desselben Gesetzes hat derjenige, der aus einem Geschäft, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, dem andern zur Sorgfalt verpflichtet ist, für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. Diese Sorgfaltspflicht trifft demnach auch den Spediteur bei der Versendungsbesorgung. Er ist aus dem mit dem Versender geschlossenen Speditionsvertrage diesem gegenüber verpflichtet, d. h. er ist dessen Schuldner. Als solcher hat er Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, sofern nichts anderes bestimmt ist. Vorsätzlich handelt er, wenn er trotz des Bewußtseins, daß sein Verhalten einen seine Verbindlichkeit verletzenden Erfolg herbeiführt, tätig wird, bezw. untätig bleibt. Unter Fahrlässigkeit versteht das Gesetz das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 B. G. Bs.) Diese Sorgfalt wird im Handelsrecht als die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bezeichnet. Vorsätzlich handelt sonach der Kaufmann, wenn er der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bewußt zuwider handelt, und fahrlässig, wenn er diese Sorgfalt außer acht läßt. Eine feste Begriffsbestimmung dieser Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmanns läßt sich nicht geben; denn an diese Sorgfalt ist je nach den Umständen des einzelnen Falles und der speziellen Tätigkeit des einzelnen Kaufmanns (ob Spediteur, Kommissionär, Lagerhalter, Bankier usw.) ein verschiedener Maßstab anzulegen.

Die Spedition gehört zu den sogenannten Transportgewerben. Wer mit dem Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt, erwartet,

daß der Spediteur die zur ordnungsmäßigen Ausübung seines Gewerbes erforderlichen Kenntnisse besitzt. Diese Kenntnisse sind Voraussetzung für das Speditionsgewerbe, gerade aus ihrer Verwertung macht der Spediteur ein Gewerbe. Er kommt demnach seiner Sorgfaltspflicht nach, wenn er die speziell für das Speditionsgewerbe erforderlichen Kenntnisse sorgfältig anwendet.

II. Welcher Art sind nun diese Kenntnisse?

Wer die Versendung eines Gutes selbst vornimmt, setzt sich der Gefahr aus, gegen ein Verbot oder eine Verordnung, z. B. gegen eine Zollvorschrift, zu verstoßen oder eine die Versendung betreffende Bestimmung zu übersehen; man denke nur an eine Versendung in das Ausland, wobei Ausfuhrverbote, Zollgesetze, besondere Vorschriften über die Art des Transportes usw. in Betracht kommen. Um allen diesen Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen, wendet sich derjenige, der ein Gut versenden will, an den Spediteur, den Fachmann für Versendungsbesorgungen. Bei ihm darf er die erforderlichen Kentnisse voraussetzen. Daher wird von dem Spediteur verlangt, daß er die wichtigen Rechtssätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Handelsgesetzbuchs, des Binnenschiffahrtsgesetzes, die Bestimmungen über die Seefracht, die Zollgesetze, ferner die für ihn maßgebenden Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, die Ausfuhrbestimmungen, kurz alle die Bestimmungen kennt, die beim Gütertransport in Betracht kommen. Ferner muß er im Hinblick auf die Reiseroute für das Gut selbst über die Schiffahrts- und Eisenbahnlinien und die Fahrpläne für diese Bescheid wissen und muß auch darauf achten, daß diese Linien frei sind, so z. B. Flüsse im Winter oder Frühjahr. Für die Berechnung der Transportkosten muß er sich die Tarife und Sätze gegenwärtig halten u. a. mehr. Diese Kenntnisse auf dem Gebiete des Rechts und der Verkehrsgeographie werden auch bezüglich des Auslandes, wenigstens in den Grundzügen, gefordert[1]; denn gerade der stark entwickelte Verkehr mit dem Auslande hat einen lebhaften Austausch der Produkte der einzelnen Kulturstaaten zur Folge. Über den ganzen Erdball werden deutsche Waren zu Wasser und zu Lande versendet. Infolgedessen tritt auch das Erfordernis der Kenntnisse dieser Verkehrswege usw. in der Gegenwart mehr hervor als früher.

III. Bei der Behandlung der Frage nach den Kenntnissen taucht die weitere Frage auf, ob das Maß der Kenntnisse für

[1]) Seufferts Archiv, Entscheidungen der obersten Gerichte in den Deutschen Staaten, Bd. 44, S. 433 Nr. 266; Goldschmidt, Zeitschrift a. a. O. Bd. 38, S. 236, Nr. 316.

alle Spediteure das gleiche ist. Man wird zunächst geneigt sein, diese Frage im verneinenden Sinne zu beantworten, wenn man die Betrachtung zu Grunde legt, daß der Spediteur an einem großen Handelsplatze, nehmen wir z. B. Hamburg an, neben der Güterversendung im Inlande wohl zu einem großen Teil für Güterversendungen ins Ausland, über das Meer, Sorge zu tragen habe, dagegen der Spediteur in einer kleineren Stadt im Innern des Reichs es nur mit Güterversendungen im Inlande zu tun habe. Man kommt hierbei zu dem Resultat, daß der Spediteur die „üblichen" Kenntnisse besitzen muß, und hat unter den „üblichen" ein gewisses Mittelmaß zu verstehen, das aus der Gesamtzahl derer gefunden wird, die am gleichen Ort unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen Speditionsgeschäfte betreiben[1]). Hieraus ist dann schließlich der weitere Schluß zu ziehen, daß ein verschiedener Maßstab an die Kenntnisse der Spediteure in den verschiedenen Verkehrsortschaften anzulegen ist, daß also z. B. der Spediteur an einem großen überseeischen Handelsplatze ein größeres Maß von Kenntnissen besitzen muß, als der Spediteur in einer kleinen Provinzstadt. Allein es wird diese Grenze im Hinblick auf den hochentwickelten Handel und Verkehr der Gegenwart und dem stetig zunehmenden Export von Erzeugnissen deutscher Industrie nicht mehr gezogen werden können. Auch von dem Spediteur in einer kleinen Stadt im Innern des Reichs wird demnach ein gleiches Maß von Kenntnissen verlangt werden, wie von einem Spediteur an einem großen Handelsplatze. Befinden sich doch mitunter in kleineren Städten große Industrieunternehmer, die ihre Produkte nach allen Teilen der Erde versenden[2]).

Wendet der Spediteur diese Kenntnisse, die man bei ihm voraussetzen darf, bei einer übernommenen Güterversendung, soweit sie für die Ausführung der betreffenden Spedition in Betracht kommen, an, so hat er damit der Pflicht eines ordentlichen Kaufmanns genügt. Dies ist insofern von Wichtigkeit für den Spediteur selbst, als er für einen Schaden, der trotz Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns eintritt, z. B. das Gut trifft infolge eines Eisenbahnunfalls zu spät an seinem Bestimmungsort ein, nicht verantwortlich gemacht werden kann. Hierdurch unterscheidet sich der Spediteur wesentlich vom commissionaire de transport des Code de Commerce; denn dieser haftet nicht nur für die Versendungsbesorgung des Gutes, sondern auch

[1]) Burchard, a. a. O. S. 125 ff; vergl. zu dem Folgenden auch Meyer, a. a. O. S. 14.

[2]) So werden von Oberfrohna bei Limbach i. S. Handschuhe, von Thalheim bei Stollberg i. E. Textilwaren nach allen Erdteilen zum Versand gebracht.

für die Ausführung des Transportes und zwar in gleichem Umfange wie der von ihm bestellte voiturier oder entrepreneur: er haftet für jeden Schaden, der nicht nachweislich durch Zufall oder durch höhere Gewalt verursacht worden ist (art. 97 des Code de Commerce). Diese Haftung des commissionaire de transport erstreckt sich sogar auf den commissionaire intermédiaire, wenn er einen solchen angenommen hat (art. 99 des Code de Commerce). Nach deutschem Rechte ist dagegen erst zu untersuchen, ob der Spediteur die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet hat, eine Frage, die später bei Behandlung der Frage nach der Beweislast erörtert werden wird.

II. Teil.

§ 4.

Die Pflichten des Spediteurs bei der Besorgung der Versendung im Allgemeinen.

A. Der Spediteur schließt zum Zwecke der Versendungsbesorgung der Güter mit dem Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen den Frachtvertrag. Das Abschließen des Frachtvertrags ist die Versendungsbesorgung im engeren Sinne. Dieser Tätigkeit gehen jedoch in der Regel noch eine Reihe andrer Tätigkeiten voraus oder folgen ihr nach, so die Annahme des Gutes vom Versender und seine Weitergabe an den Transportunternehmer. Diese für die Versendungsbesorgung erforderlichen Tätigkeiten zusammen genommen mit dem Abschließen des Frachtvertrags bilden die Versendungsbesorgung im weiteren Sinne. Von dieser letzteren spricht das Handelsgesetzbuch in § 408, wenn es sagt: „Der Spediteur hat die Versendung usw. auszuführen". Für diese Versendungsausführung erteilt der angezogene Paragraph dem Spediteur die allgemeine Vorschrift, daß er sie mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorzunehmen hat. Wie im vorhergehenden Paragraphen dieser Abhandlung gesagt ist, ergibt sich diese Pflicht des Spediteurs bereits aus § 347 H. G. Bs. § 408 H. G. Bs. hebt sie nur nochmals ausdrücklich hervor.

B. Im Anschluß an diese Pflicht führt der § 408 H. G. Bs. in Abs. 1, Satz 2 zwei weitere allgemeine Pflichten des Spediteurs an:

1. Das Interesse des Versenders wahrzunehmen und
2. dessen Weisungen zu befolgen.

Zu 1. Wenn der Versender dem Spediteur das Gut zur weiteren Veranlassung übergeben hat, so ist dieser unmittelbarer Besitzer des Gutes geworden. Während der ganzen Reise, die das Gut zu machen hat, ist es in seinem, wenn auch nach der Übergabe an den Transportunternehmer nicht mehr unmittelbaren, so doch mittelbaren Besitze; denn der Spediteur allein ist aus dem Frachtvertrage dem Transportunternehmer gegenüber berechtigt und verpflichtet. Der Versender hat das Gut mit der Übergabe an den Spediteur dessen Obhut empfohlen. Durch die Aushändigung an den Spediteur hat er sich der tatsächlichen Gewalt über das Gut begeben. Er kann, wenn der Spediteur das Gut an den Transportunternehmer weitergegeben hat, direkte Anordnungen wegen das Gutes nur noch durch den Spediteur treffen. Der Versender verläßt sich vollkommen auf den Spediteur. Dieser soll dafür Sorge tragen, daß das Gut sicher und wohlbehalten sein Ziel erreicht. Der Spediteur nimmt also eine Vertrauensstellung dem Versender gegenüber ein. Dies erhellt auch daraus, daß der Spediteur auf Kosten des Versenders die Versendungsbesorgung vornimmt, daß alle Aufwendungen, Transportkosten, Zölle, usw. zu Lasten des Versenders gehen, und daß der Versender mitunter nicht in der Lage ist, nachzuprüfen, ob die Forderungen des Spediteurs tatsächlich zurecht bestehen, und ob die Versendungskosten in der von ihm geforderten Höhe erwachsen sind.

Zu 2. Der Spediteur hat bei der Versendungsbesorgung die Weisungen des Versenders zu befolgen. Unter Weisungen sind Vorschriften zu verstehen, die „entweder ausdrücklich gegeben sind oder — ausdrücklich oder stillschweigend gegeben — von der gesetzlichen Regel abweichen". (Makower, a. a. O. S. 1355, III a zu § 384). Sie geben dem Spediteur den Willen des Versenders kund und können ihm bei dem Abschlusse des Speditionsvertrags oder nachträglich, mündlich oder schriftlich erteilt werden. Die Weisung darf jedoch keine Abweichung von dem Speditionsvertrag, falls dieser schon geschlossen ist, enthalten; denn dies würde einen Widerruf des vorliegenden Speditionsvertrag und gleichzeitig einen Antrag zum Abschlusse eines neuen Speditionsvertrages bedeuten, den der Spediteur abzulehnen verpflichtet sein würde, wenn er ihn unter den gestellten Bedingungen nicht annehmen will, widrigenfalls sein Schweigen als Annahme des neuen Antrags zu gelten hätte. Er hätte dann die neue Weisung zu befolgen als für den neuen Speditionsvertrag vereinbarten Vertragsinhalt (Makower, a. a. O. S. 1355, III c zu § 384).

Ist der Spediteur über den Inhalt einer Weisung im Zweifel, oder ist die Weisung unklar, widersinnig oder unaus-

führbar[1]), oder steht sie offenbar mit den Interessen des Versenders nicht im Einklang[2]), so hat der Spediteur sich durch Rückfrage beim Versender über dessen Willen zu vergewissern. Hat er eine unklare Weisung, die mehrfachen Auslegungen Raum bietet, in einem bestimmten Sinne verstanden, so kann er — vorausgesetzt, daß er hierbei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht verletzt — nicht zur Rechenschaft gezogen werden, wenn er nicht dem Willen des Versenders entsprochen hat (Burchard, a. a. O. S. 289 und Speditions- und Schiffahrtszeitung, Central-Organ für den gesamten internationalen Güterverkehr, Berlin, 1907 Nr. 4 S. 36/37). Lückenhafte, unvollständige Weisungen, z. B. die Angabe des Gutes und der Adresse ist nicht genau, berechtigen den Spediteur nicht zur Ergänzung, dagegen kann er unwesentliche, z. B. den Transport betreffende Bestimmungen unter Wahrung des Interesses des Versenders mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns selbst ergänzen.

II. In der Literatur[3]) werden zwei Arten von Weisungen unterschieden: gemessene (imperative) und nicht gemessene (demonstrative, instruktionelle). Unter den ersteren versteht man solche, die der Spediteur unbedingt befolgen muß, von denen er selbst dann nicht abweichen darf, wenn ihre Befolgung für den Versender Nachteile nach sich zieht. Die Abweichung von einer gemessenen Weisung ist überhaupt nicht Ausführung der Spedition. Der Spediteur kann, wenn er von einer imperativen Weisung abweicht, nicht einmal als negotiorum gestor angesehen werden; denn er handelt ja gegen den ausgesprochenen Willen des Geschäftsherrn und macht sich dadurch schadensersatzpflichtig, auch wenn ihm ein sonstiges Verschulden nicht zur Last fällt (§ 678 B. G. Bs.[4]). Will er von einer derartigen Weisung abweichen, so muß er den Versender rechtzeitig davon in Kenntnis setzen und dessen Entschließung abwarten. Bis zum Eintreffen der Antwort des Versenders ist er an die zuerst erteilte Weisung gebunden.

Nicht so streng wie die imperativen sind die demonstrativen Weisungen. Von diesen darf der Spediteur unter den Voraussetzungen des § 665 B. G. Bs. abweichen. § 385 Abs. 2 (in Verbindung mit § 407 Abs. 2 H. G. Bs.) weist ausdrücklich auf die Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuchs hin. Hiernach hat der Spediteur zu prüfen, ob überhaupt nach Lage der Sache eine

---

[1]) Vergl. das Gutachten bei Zander und Fehrmann Nr. 127 S. 47.

[2]) Vergl. hierzu auch Gutachten der Handelskammer zu Berlin in Gutachten über Handelsgebräuche erstattet von der Handelskammer zu Berlin. Berlin 1907, S. 127 Nr. 508.

[3]) Endemann, a. a. O. S. 178 ff. § 315, Burchard, a. a. O. S. 288.

[4]) Lehmann-Ring, a. a. O. II. S. 217 Nr. 2 zu § 385.

Abweichung erforderlich ist, und wenn ja, ob der Versender bei Kenntnis der Sachlage die von ihm beabsichtigte Abweichung billigen würde. In erster Linie muß die Abweichung für den Versender vorteilhaft sein. Ist die Frist zwischen Empfangnahme und Weiterversendung der Ware ausreichend, um anderweite Instruktion vom Versender einzuholen, so muß der Spediteur sich zunächst unter Klarlegung des Sachverhalts an diesen wenden und dessen Entschließung abwarten; andernfalls, wenn selbst der geringste Zeitverlust, durch Benutzung des Telegraph oder Telephon, einen Nachteil zur Folge haben würde, m. a. W. wenn Gefahr in Verzuge ist, darf der Spediteur eigenmächtig von der Weisung abweichen. Das Bürgerliche Gesetzbuch spricht in § 665 von einem Rechte des Beauftragten, allein man wird weiter gehen und sagen müssen, daß der Spediteur verpflichtet ist, von den Weisungen des Versenders abzugehen, wenn bei ihrer Befolgung dem Versender nach Lage der Sache zweifellos ein Schaden erwachsen würde; denn der Spediteur ist nicht ein mechanisches Werkzeug in der Hand des Versenders, sondern stellt sein Können, sein Wissen, seine Intellegenz in dessen Dienste. Daß der Spediteur anderseits an die zuerst erteilte Weisung gebunden ist, wenn der Versender die in Vorschlag gebrachte Abweichung nicht billigt, sondern die Weisung so, wie er sie gegeben hat, befolgt wissen will, bedarf keiner Ausführung.

Wie aber, wenn der Spediteur dem Versender mitteilt, daß aus der Befolgung der Weisung Nachteile erwachsen, daß er deshalb beabsichtige, den Transport in andrer Weise zu besorgen, und gleichzeitig angibt, wie er den Transport ausführen will? Diese Frage ist verschieden beantwortet worden. Staub (a. a. O. S. 1808 Anm. 15 zu § 408) sagt: ordnet der Versender trotz rechtzeitiger Anzeige die vorgeschlagene Abweichung nicht an, so muß sie unterbleiben, und verweist hierzu auf eine Entscheidung des Reichsgerichts. Seuckpiehl[1]), der übrigens nur imperative Weisungen kennt, an diese aber einen weniger strengen Maßstab legt als die herrschende Lehre[2]), meint: „Wenn der Spediteur zuvor dem Versender mitteilt, daß er von seinen Weisungen abzuweichen vorhabe, dann gilt Schweigen als Genehmigung". M. E. wird man sich vom praktischen Standpunkte aus der zuletzt ausgeführten Ansicht

[1]) Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover 1907, S. 103, § 70.

[2]) Er erklärt, daß Weisungen im Sinne des § 408 H. G. Bs. nur die imperativen seien, daß dagegen die anderen nur Ratschläge, welche der Spediteur nachzuprüfen und nur dann zu befolgen hat, wenn sie dem Interesse des Versenders entsprechen (a. a. O. S. 100 § 68), und stellt damit die imperativen den in der vorliegenden Abhandlung als demonstrativ bezeichneten Weisungen gleich.

anschließen müssen: denn der Spediteur hat das Interesse des Versenders wahrzunehmen. Wenn er demnach dem Versender den Vorschlag macht, den Transport in andrer als der vom Versender angeordneten Weise auszuführen, so wird sich einerseits dieser selbst sagen müssen; daß der Spediteur zu diesem Vorschlag nach genauer Prüfung der Sachlage und unter Wahrung seiner — des Versenders — Interessen gekommen ist, und andrerseits der Spediteur vermuten dürfe, daß der Versender seinen Vorschlag billigen wird, es sei denn, daß er ein ganz besonderes Interesse an der Befolgung der von ihm erteilten Weisung hat. In diesem Falle darf aber der Spediteur erwarten, daß der Versender ihn davon in Kenntnis setzen werde.

Der Einteilung der Weisungen in imperative und demonstrative tritt Cosack (a. a. O. S. 183 f, g) entgegen und sagt: „Anordnungen, die unbedingt imperativ gemeint sind, die also gelten sollen, wie auch immer die Umstände sich gestalten mögen, erteilt nur ein Geisteskranker". Cosack will damit andeuten, daß man unter Weisungen in den meisten Fällen nur demonstrative zu verstehen hat, daß es nicht in der Absicht des Versenders liegt, den Spediteur durch imperative Weisungen in der Art der Ausführung der Spedition zu beschränken. Unmöglich ist es jedoch nicht, daß der Versender insoweit imperative Weisung erteilt, als er auf einzelne Punkte bei der Versendungsbesorgung besonderes Gewicht legt. Dies muß er aber dem Spediteur gegenüber klar und unzweideutig zum Ausdruck bringen, sodaß der imperative Charakter der Weisung nicht zu verkennen ist. (Lehmann-Ring, a. a. O. S. 207, Nr. 4 zu § 384). Doch dies wird der Ausnahmefall sein. Es ist von Fall zu Fall zu unterscheiden, ob der Versender eine imperative oder demonstrative Weisung erteilt hat (Makower, a. a. O. S. 1356 III d zu § 384). In der Regel wird es so sein, daß der Versender neben den Angaben über Inhalt, Reiseziel und Beförderungsart dem Spediteur nur demonstrative Weisungen über Transportmittel, Wertdeklaration usw. zugehen läßt.

III. Die Weisungen des Versenders hat der Spediteur solange zu befolgen, als er dazu in der Lage ist, d. h. solange das Gut in seinem unmittelbaren oder mittelbaren Besitze ist. Befindet sich das Gut in dem unmittelbaren Besitze des Transportunternehmers, so hat der Spediteur diesem die ihm nachträglich zugegangenen Weisungen zu erteilen, bezw. an ihn weiterzugeben. Ist das Gut dagegen bereits im Besitze des Adressaten, sei es infolge Übergabe des Gutes selbst oder durch Aushändigung eines Papiers, mittels dessen der Adressat über das Gut verfügen kann, so ist ein Befolgen von Weisungen, die nach diesem Zeitpunkte erteilt werden, ausgeschlossen.

IV. Hat der Versender dem Spediteur demonstrative Weisungen erteilt, so kann man juristisch den Speditionsvertag als einen Auftrag mit bedingt alternativer Verpflichtung ansprechen, die dahin geht, das Geschäft entweder auftragsgemäß auszuführen, oder, wenn nach Prüfung unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns eine Abweichung erforderlich ist, anderweite Anweisung aber infolge Zeitmangels nicht mehr eingeholt werden kann, unter Wahrnehmung des Interesses des Versenders nach eigenem Ermessen vorzunehmen. Die Alternativität liegt also nicht vor rücksichtlich des aufgetragenen Geschäfts — denn dann müßten mehrere Geschäfte vorliegen, von denen das eine oder das andre auszuführen wäre — sondern in dem Modus der Ausführung. Mehrere Ausführungsarten sind inobligatione, und zwar die eine in den Weisungen unbedingt angegeben, die andre bedingt eine aber nur in solutione. Erst dann ist der Spediteur von seiner Verpflichtung wegen Unmöglichkeit der Leistung befreit, wenn die sämtlichen möglichen Ausführungsarten unmöglich geworden sind.

V. Ueber die Folgen unzulässiger Abweichung von demonstrativen Weisungen bestimmt § 385 Abs. 1 (in Verbindung mit § 407 Abs. 2) H. G. Bs. folgendes: Handelt der Spediteur nicht gemäß den Weisungen des Versenders, so ist er diesem zum Ersatze des Schadens verpflichtet; der Versender braucht das Geschäft nicht für seine Rechnung gelten zu lassen:

a) Im Handelsgesetzbuche sind besondere Vorschriften über Schadensersatz nicht enthalten. Dieser bestimmt sich demnach nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Darnach hat der zum Schadensersatz verpflichtete Spediteur den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre (§ 249 B. G. Bs.) Voraussetzung ist, daß die zum Ersatz verpflichtende Handlung des Spediteurs den schädigenden Erfolg verursacht hat, d. h. es wird Kausalzusammenhang zwischen dem entstandenen Schaden und dem unberechtigten Abweichen des Spediteurs von der Weisung des Versenders verlangt. Sache des Versenders ist es, nächst dem Abschlusse des Speditionsvertrags den ihm erwachsenen Schaden darzulegen und den Kausalzusammenhang zwischen diesem und dem Verschulden des Spediteurs speziell und tatsächlich zu begründen (R. O. H. G. Bd. 4, S. 155 u. Bd. 20, S. 323).

In § 385, Abs. 1 (in Verbindung mit § 407 Abs. 2) H. G. Bs. ist auf die Schadensersatzpflicht des Spediteurs ausdrücklich hingewiesen. Diese Pflicht ergibt sich aber

schon aus der Bestimmung des § 408 Abs. 1, Satz 2 H. G. Bs., wo festgesetzt ist, daß der Spediteur die Weisungen des Versenders wahrzunehmen hat. Jedes schuldhafte Abweichen dieser vertraglich übernommenen Pflicht hat der Spediteur zu vertreten (§§ 276 ff. B. G. Bs.) Die Folgen dieses Vertretenmüssens ist aber nach allgemeinen Grundsätzen die Schadensersatzpflicht (§ 347 H. G. Bs.)

b) Der Versender braucht das Geschäft nicht für seine Rechnung gelten zu lassen. Er kann das Geschäft zurückweisen. Diese Zurückweisung ist nicht gleichbedeutend mit dem Rücktritt vom Speditionsvertrage. Der Spediteur ist nach wie vor an den Speditionsvertrag gebunden. Er kann also nachträglich das Geschäft noch weisungsgemäß ausführen. Der Versender ist aber an jeder Verpflichtung zum Ersatz der Aufwendungen, die der Spediteur auf das zurückgewiesene Geschäft gemacht hat, zur Zahlung der Provision usw. befreit. Das Interesse des Versenders an der Versendung des Gutes kann aber unter Umständen, deren Beurteilung Sache richterlichen Ermessens ist, mit dem gänzlichen Lossagen vom Speditionsvertrage zusammenfallen; man denke an den Fall, daß der Versender an der nachträglichen Ausführung der Spedition keine Interesse hat und daß der Vertragszweck nicht erfüllt ist, z. B. der Spedition liegt ein Fixgeschäft zwischen dem Versender und dem Empfänger des Gutes zu Grunde, und das Gut gelangt infolge Verschuldens des Spediteurs zu spät in die Hände des Empfängers. [1])

Wenn die Versendung des Gutes in der vom Spediteur vorgenommenen Weise höhere Kosten erfordert hat, als sie auf einem andern Wege oder mit Hilfe andrer Transportmittel verursacht haben würde, so hat infolge dieser Interessenverletzung der Versender das Zurückweisungsrecht. Erbietet sich aber der Spediteur zur Tragung der Differenz, so ist das Geschäft gültig, da der Grund zur Zurückweisung weggefallen ist. Die Erklärung des Spediteurs, die Differenz tragen zu wollen, muß der Spediteur gleichzeitig mit der Ausführungsanzeige dem Versender zugehen lassen [2]). Ist das Gut dem Empfänger ausgehändigt worden, so stehen dem Versender nur noch Ansprüche auf Ersatz etwaigen Schadens wegen mangelhafter Erfüllung des Vertrags gegen den

[1]) Eine derartige Voraussetzung muß der Versender besonders begründen (R. O. H. G. Bd. 20, S. 323 bei Staub, a. a O. S. 1759, Anm. 6 zu § 385).

[2]) von Hahn, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. Braunschweig. 1875, S. 440, § 3 zu Art. 362.

Spediteur zu (Staub, a. a. O. S. 1808, Anm. 16 zu § 408). Genehmigt der Versender ein nicht auftragsgemäß erledigtes Geschäft des Spediteurs — sei es mündlich oder schriftlich oder durch konkludente Handlung — so hat er kein Recht mehr auf Schadensersatz gegen den Spediteur und das Geschäft geht auf seine Rechnung (v. Hahn, a. a. O. S. 439 ff. § 2 ff. zu Art. 362). Wenn dagegen der Versender dem Spediteur erklärt, daß er das Geschäft als auf seine Rechnung geschlossen gelten lassen wolle, daß er sich aber etwaige aus der Ausführung des Geschäfts sich ergebende Schadensersatzansprüche vorbehalte, dann genehmigt er wohl das von Spediteur ausgeführte Geschäft, geht aber der aus diesem etwa erwachsenden Ansprüche auf Schadensersatz gemäß dieser Vorbehaltsklausel nicht verlustig. Inwieweit in dem Verhalten des Versenders auf die Anzeige des Spediteurs hin über sein weisungswidriges Verhalten das eine oder das andre zu erblicken ist, ist Tatfrage (Grünhut, a. a. O. S. 189 f.)

Wegen der Form, in der die Erklärung der Zurückweisung des Speditionsgeschäfts abzugeben ist, hat das Reichsoberhandelsgericht (Bd. 16, S. 252) dahin entschieden, daß eine „Ausdrücklichkeit der Willenserklärung, das Geschäft nicht für eigne Rechnung gelten lassen zu wollen, nicht erforderlich, sondern ausreichend ist, daß der Wille" — das Geschäft zurückzuweisen, — „überhaupt deutlich und unzweifelhaft erkennbar gemacht ist". Darnach genügt die Erklärung des Versenders, daß er das Geschäft für ein anderes als das aufgetragene ansehe (v. Hahn, a. a. O. S. 439, § 2 zu Art. 362); ja jede Mißbilligung der Abweichung, jeder Tadel der betreffenden Spedition genügt.

Die Folgen unzulässiger Abweichung von den Weisungen des Versenders können die Parteien durch Vertrag einschränken oder erweitern, doch darf der Vertrag nicht gegen die guten Sitten verstoßen; denn dann wäre er nach der allgemeinen Bestimmung des § 138 B. G. Bs. nichtig. Für die Auslegung solcher Verträge ist auch die Bestimmung des § 157 B. G. Bs. wesentlich, wonach Verträge so auszulegen sind, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern.

C. Eine weitere Pflicht des Spediteurs allgemeiner Natur bei der Ausführung der Versendung ist die Benachrichtigungspflicht: er hat dem Versender die erforderlichen Nachrichten zukommen zu lassen. Gemäß § 407 Abs. 2 H. G. Bs. haben die für den Kommissionär geltenden Vorschriften, demnach auch die in § 384 H. G. Bs. enthaltene Bestimmung, auf die Spedition Anwendung zu finden, jedoch nicht in vollem Umfange. Es entspricht vielmehr dem Speditionsgeschäft die allgemeine Regel des § 384 Abs. 2 H. G. Bs.,

wonach der Spediteur nur verpflichtet ist, dem Versender die „erforderlichen" Nachrichten zukommen zu lassen, nicht aber ihm über Vorkommnisse zu berichten, über die eine Nachricht nach der Verkehrssitte nicht üblich ist. Als erforderlich ist eine Nachricht dann anzusehen, wenn der Versender ein ganz besonderes Interesse an ihrer Kenntnis hat, also z. B. bei Transporten in Gegenden, mit denen nur sehr schwierige Verkehrsverbindungen existieren, ferner bei Transporthindernissen, verweigerter Annahme des Gutes, Nichteinlösung der Nachnahme, Notverkauf, Abweichung von einer Weisung, Nichtausführung einer Weisung u. a. m. Dafür, daß die Nachricht in die Hände des Adressaten, des Versenders, gelangt, hat der Spediteur nicht einzustehen. Die Gefahr der Uebermittelung dieser Nachricht trägt vielmehr der Versender. Erforderlich ist, daß diese Nachrichten vollständig sind.

§ 5.

Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Empfänger des Speditionsgutes.

Im Speditionsvertrage verpflichtet sich der Spediteur zur Versendungsbesorgung. Berechtigt aus diesem Vertrage ist der „Versender", d. i. die Person, der gegenüber der Spediteur für die Erfüllung der von ihm übernommenen Verpflichtung verantwortlich ist. Der Speditionsvertrag begründet sonach zunächst rechtliche Beziehungen nur zwischen dem Spediteur und dem Versender, nicht zwischen ersterem und dem Empfänger. Ist der Versender mit dem Empfänger identisch — der Kaufmann A beauftragt den Spediteur S mit der Versendungsbesorgung des Gutes an seine eigene, des A, Adresse, — so tritt der Empfänger nicht als solcher dem Spediteur gegenüber auf, sondern alle Rechte aus dem Speditionsvertrage macht er in seiner Eigenschaft als Versender geltend. Ähnlich liegt der Fall, wenn derjenige, der dem Spediteur den Auftrag erteilt hat, in Vollmacht eines Dritten, dem das Gut zugehen soll, handelt. Dann vertritt der Bevollmächtigte den Empfänger ebenfalls wieder in dessen Eigenschaft als Versender.

Während früher in der Literatur und Rechtsprechung der Versuch gemacht worden ist, ein Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Empfänger zu konstruieren [1]), herrscht heute kein Streit da-

[1]) Vergl. hierzu Dreschke, die rechtliche Stellung des Spediteurs und seine Pflichten. Leipziger Dissertation. Borna-Leipzig, 1905, S. 19, und Eberth, die Pflichten des Spediteurs. Leipziger Dissertation. Leipzig, 1906, S. 51 und die dort angegebene Literatur.

rüber, daß der Empfänger aus dem Speditionsvertrage keine Rechte herleiten kann, also auch für den Spediteur ihm gegenüber Pflichten aus dem Speditionsvertrage nicht bestehen.

Damit soll nun nicht gesagt sein, daß es ausgeschlossen ist, daß der Empfänger in rechtliche Beziehungen zum Spediteur treten kann; denn der Empfänger hat in der Regel ein sehr reges, wenn nicht das größte Interesse an dem Speditionsgute. Er wird sich daher mit dem Spediteur in Verbindung setzen und diesem etwaige Wünsche wegen des Transportes zukommen lassen, denen der Spediteur auch ohne Bedenken Rechnung tragen darf. Der Empfänger kann aber dadurch ein Pflichtverhältnis begründen, daß er hinsichtlich des Speditionsgutes mit dem Spediteur einen besonderen Vertrag schließt. Dieser Vertrag geht neben dem Speditionsvertrage her. Stehen die vom Empfänger ausgesprochenen Wünsche oder direktiven mit dem Speditionsvertrage nicht im Einklang, so muß der Spediteur ihre Erfüllung ablehnen; denn in erster Linie hat er die im Speditionsvertrage übernommene Verpflichtung, das Interesse des Versenders wahrzunehmen, zu beachten.

II. Mehrere Fälle sind jedoch zu unterscheiden, in denen der Empfänger als solcher neben dem Versender aus dem Speditionsvertrage in rechtliche Beziehung zum Spediteur treten kann. Es sind die Fälle, in denen dem Spediteur das Gut zugeht mit den Weisungen des Versenders:

1. Zur Verfügung des Empfängers,
2. nach Anweisung des Empfängers,
3. für Rechnung des Empfängers,
4. für den Empfänger,
5. nach Bericht.

Zu 1. Geht dem Spediteur ein Gut von dem Auftraggeber A zu mit der Weisung „zur Verfügung des Empfängers", so liegt darin für den Spediteur der Auftrag, das Gut in Empfang zu nehmen und aufzubewahren. Da nun der Spediteur in der Regel auch das Lagerhaltergewerbe betreibt, so kommt durch Annahme des Gutes ein Lagervertrag zu stande, auf den die Vorschriften der §§ 416 ff. H. G. Bs. Anwendung zu finden haben. Ist der Spediteur nicht zugleich Lagerhalter nach Handelsgesetzbuch, so ist der Vertrag nach den Regeln über den Verwahrungsvertrag des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 688—700) zu beurteilen.

Im Falle der Erteilung dieser Klausel liegt demnach kein Speditionsvertrag vor. Mit dieser Klausel weist der A den Spediteur an, mit dem Gute nach den Anordnungen, die ihm der Empfänger zukommen lassen wird, zu verfahren. Dadurch ist der Empfänger dem Spediteur gegenüber als Verfügungsberechtigter

legitimiert. Macht er von diesem Rechte Gebrauch, sei es, daß er Herausgabe des Gutes an ihn selbst oder einen andern verlangt, sei es, daß er den Spediteur anweist, es an ihn oder eine bestimmte andre Person zur Versendung zu bringen, so ist der Spediteur verpflichtet, dieser Anordnung Folge zu leisten.

Nach Handelsgebrauch ist der Spediteur verpflichtet, dem Empfänger von der Einlagerung des Gutes in Kenntnis zu setzen und seine Weisung einzuholen, es sei denn, daß der Empfänger Kenntnis von der Einlagerung hat oder der Spediteur dem Einlagerer erklärt, daß er die Anzeige dem Empfänger nicht erstatten werde [1]). Bis zur Erteilung einer Weisung darf der Spediteur nicht anderweit über das Gut verfügen.

In dieser Klausel eine Abtretung der Rechte des A an den Empfänger zu erblicken, geht m. E zu weit. Solange der Empfänger dem Spediteur keine Weisung hinsichtlich des Gutes hat zukommen lassen, besteht noch das Verfügungsrecht des A über das Gut. Er kann demnach bis zu dem Zeitpunkte, in dem der Empfänger dem Spediteur eine Verfügungserklärung über das Gut zukommen läßt, den seinerseits dem Spediteur erteilten Auftrag widerrufen (so auch R. G. Bd. 14, S. 150 f; a. A. Eberth, a. a. O. S. 62). In dem Augenblicke, in dem der Empfänger dem Spediteur eine Verfügungserklärung über das Gut hat zugehen lassen, hört die Verfügungsberechtigung des A auf.

Zu 2. Wenn der Versender dem Spediteur die Weisung erteilt, mit dem Gute entsprechend der Anweisung des Empfängers zu verfahren, so wird damit ein selbständiges Rechtsverhältnis zwischen dem Spediteur und dem Empfänger nicht begründet. Diese Klausel verfolgt den Zweck, dem Empfänger möglichste Verfügungsfreiheit über das Gut schon während der Dauer der Versendung zu verschaffen. Sie ist daher als nur im Interesse des Empfängers erteilt anzusehen. Es erlischt daher auch das Recht des Versenders, den Auftrag zu widerrufen, wenn der Empfänger dem Spediteur eine Weisung hinsichtlich des Gutes erteilt. Man kann bei dieser Klausel an ein Vollmachtsverhältnis zwischen dem Versender und dem Empfänger denken. Durch diese Klausel tritt der Versender als Vertreter des Empfängers auf. Infolgedessen hat der Spediteur Weisungen des Empfängers genau wie Weisungen des Versenders zu beachten und zu befolgen, ohne erst prüfen zu müssen, ob sie mit dem Interesse des Versenders, also in diesem Falle des Vertreters, im Einklang stehen.

---

[1]) vergl. Seckpiehl, a. a. O. S. 50, § 37.

Der Unterschied zwischen dieser und der unter 1) behandelten Klausel liegt darin, daß hier sofort ein Speditionsvertrag abgeschlossen wird zwischen dem Versender und dem Spediteur unter Hinzufügung dieser den Empfänger aus dem Speditionsvertrag berechtigenden Klausel, während im Falle unter 1) zunächst ein Lager- oder Verwahrungsvertrag zustande kommt und erst dann ein Speditionsvertrag geschlossen wird, wenn der Empfänger dem Spediteur eine sein Verfügungrecht zum Ausdruck bringende Weisung zur Versendungsbesorgung zugehen läßt. Nicht zwischen dem Auftraggeber A und dem Spediteur, sondern zwischen letzterem und dem Empfänger kommt ein Versendungsbesorgungsvertrag zustande, und dieser selbstverständlich auch nur dann, wenn vom Empfänger eine Versendungsbesorgung aufgegeben wird. Während also im Falle unter 1) der Abschluß eines Speditionsvertrags vom Empfänger abhängt, liegt im Falle unter 2) bereits ein solcher Vertrag vor, wenn der Empfänger eine Verfügung über das Gut trifft.

Zu 3. Erteilt derjenige, der dem Spediteur das Gut übergibt, diesem die Weisung „für Rechnung des Empfängers", so liegt darin mangels einer Versandordre ein Lagervertrag vor. Der Empfänger wird durch diese Klausel berechtigt, über das Gut zu verfügen. Seine Anordnungen sind mangels entgegenstehender Weisungen des Einlagerers maßgebend für den Spediteur.

Nach Handelsgebrauch besteht für den Spediteur die Pflicht, den Empfänger von der Einlagerung des Gutes in Kenntnis zu setzen, soweit es nicht schon durch den Einlagerer geschehen ist, und seine Weisungen einzuholen[1]). Ob ein Speditionsvertrag zustande kommt, hängt von den Weisungen des Empfängers ab. Weist dieser den Spediteur z. B. an, das Gut an eine bestimmte andere Person abzusenden, so kommt zwischen ihm und dem Spediteur ein Speditionsvertrag zustande. Wenn das Gut dem Spediteur mit der Weisung „für Rechnung des Empfängers" und der Versandordre an diesen übergeben wird, so liegt ein Speditionsvertrag, vorausgesetzt daß der Spediteur den Antrag annimmt, vor zwischen dem Spediteur und demjenigen, der ihm das Gut ausgehändigt hat. Durch die Weisung „für Rechnung des Empfängers" will der Versender den Spediteur veranlassen, die Versendungskosten von jenem durch Nachnahme einzuziehen.

Zu 4. Wenn dem Spediteur Güter mit der Weisung „für den Empfänger" zugehen, so muß der Spediteur, wenn er den Willen seines Auftraggebers aus den sonstigen Umständen nicht

[1]) Vergl. Senckpiehl, a. a. O. S. 51, § 38 und die daselbst in der Anmerkung 2 angeführten Gutachten.

erkennen kann, Rückfrage halten und genauere Weisung einholen[1]); denn die Klausel „für den Empfänger" ist unklar und läßt verschiedene Deutungen zu: „zur Beförderung", „zur Verfügung", „auf Veranlassung", für Rechnung des Empfängers".

Zu 5. Güter, die dem Spediteur mit der Weisung „nach Bericht" zugehen, soll der Spediteur zunächst auf Lager nehmen. Die Lagerung erfolgt im Hinblick auf die baldige Versendung des Gutes. Es kommen daher die Vorschriften über das Speditionsgeschäft zur Anwendung. Der Spediteur hat zunächst die Pflichten zu erfüllen, die ihn bei der Empfangnahme und Aufbewahrung von Gütern treffen. Von diesen Pflichten soll später in den §§ 7 und 8 gesprochen werden. In rechtliche Beziehungen mit dem Empfänger des Gutes tritt er nicht, auch wenn der Versender ihm die Person des Empfängers angegeben hat. Der Versender will mit dieser Klausel keine bindende Erklärung abgeben, sondern sich freies Verfügungsrecht über das Gut vorbehalten. Daraus folgt, daß der Spediteur etwaige Wünsche des Empfängers, wenn der Versender ihn angegeben hat, oder gar Anweisungen nicht berücksichtigen darf, andernfalls er sich einer Verletzung der Interessen des Versenders schuldig macht.

III. Teil.

§ 6.

A. Die Pflichten des Spediteurs bei dem Abschlusse des Speditionsvertrages.

I. Das Speditionsgewerbe gehört zur Klasse der vermittelnden Gewerbe. Demzufolge tritt der Spediteur mit zwei Parteien in ein Vertragsverhältnis ein, und zwar mit dem Versender einerseits und dem Transportunternehmer andererseits. Mit dem ersteren schließt er den Speditionsvertrag (im engeren Sinne) und mit dem letzteren den Frachtvertrag ab.

II. Eine besondere Form für den Speditionsvertrag schreibt das Handelsgesetzbuch nicht vor. Dieser Vertrag ist daher an keine Form gebunden. Für das Zustandekommen desselben kommen demnach die allgemeinen Vorschriften, wie sie in §§ 145 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches enthalten sind, zur Anwendung. Hiernach kommt der Speditionsvertrag formlos durch Annahme des Antrags auf Versendungsbesorgung zustande. Über die Annahme des Antrags trifft zunächst ganz allgemein § 151 B. G. Bs. die

[1]) Vergl. Speditions- und Schiffahrtszeitung, a. a. O. 1905, Nr. 3, S. 25.

Bestimmung, daß der Vertrag durch die Annahme des Antrags zustande kommt und daß die Annahme nicht ausdrücklich erklärt zu werden braucht, wenn sie nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist oder der Antragende auf sie verzichtet hat.

a) Das Handelsgesetzbuch hat nun insoweit eine Sonderbestimmung im § 362 getroffen, als es dort festsetzt:

> „Geht einem Kaufmann, dessen Gewerbebetrieb die Besorgung von Geschäften für andere mit sich bringt, ein Antrag über die Besorgung solcher Geschäfte von Jemand zu, mit dem er in Geschäftsverbindung steht, so ist er verpflichtet, unverzüglich zu antworten; sein Schweigen gilt als Annahme des Antrags. Das gleiche gilt, wenn einem Kaufmann ein Antrag über Besorgung von Geschäften von Jemand zugeht, demgegenüber er sich zur Besorgung solcher Geschäfte erboten hat."

Diese Bestimmung setzt voraus, daß entweder

1. einem Kaufmann, dessen Gewerbebetrieb die Besorgung von Geschäften für andere mit sich bringt, ein Antrag über die Besorgung solcher Geschäfte zugeht von jemand, mit dem er in Geschäftsverbindung steht, oder
2. einem Kaufmann, der sich einer bestimmten Person gegenüber zur Besorgung von Geschäften erboten hat,

ein dahingehender Antrag gemacht wird.

Zu 1. Der Antragsempfänger muß einmal Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs sein und ferner muß sein Handelsgewerbe die Besorgung von Geschäften für andere mit sich bringen. Unter „Geschäften" versteht Staub (a. a. O. S. 1304, Anm. 2 zu § 362) nur Rechtsgeschäfte, nicht auch Dienste rein tatsächlicher Art (so Makower a. a. O. S. 1062, II a 3 zu § 362, Lehmann-Ring, 2. Bd. S. 65, Nr. 4 zu § 362). Auf diese Streitfrage braucht jedoch nicht eingegangen zu werden, da die Transportbesorgung zweifellos unter die „Geschäfte" des § 362 H. G. Bs. zu rechnen ist. „Solche" Geschäfte sind nicht Geschäfte beliebiger Art, sondern nur derartige, wie sie der Gewerbebetrieb des Antragstellers mit sich bringt (vergl. auch Denkschrift, a. a. O. S. 201). Weiter wird vorausgesetzt, daß ihm von jemand, mit dem er in Geschäftsverbindung steht, ein Antrag auf eine solche Geschäftsbesorgung zugeht. Die Parteien müssen in Geschäftsverbindung stehen, also nicht nur einzelne wenige Geschäfte mit einander geschlossen haben (R. G. Bd. 28 S. 322). Eine Geschäftsverbindung kann dann als vorliegend angesehen werden, wenn das gegenseitige geschäftliche Verhältnis der beiden in Betracht kommenden

Parteien zur Zeit des Antrags auf Abschluß eines Speditionsvertrages ein solches ist, daß der Antragsteller annehmen kann, der Antragsempfänger, also der Spediteur, werde bereit sein, wie bisher auch ferner für ihn tätig zu sein (Burchard, a. a. O. S. 83). Unerheblich hierbei ist, ob Gegenstand der früheren Geschäftsverbindung Geschäfte der gleichen Art gewesen sind.

Zu 2. Der Antragsempfänger muß Kaufmann sein. Auch hier muß es sich um einen Antrag auf Geschäftsbesorgung handeln, der ihm von einer bestimmten Person zugeht und zwar derjenigen, der gegenüber er sich zur Besorgung von Geschäften solcher Art erboten hat. Ein solches Erbieten liegt z. B. in einem Rundschreiben, das ein Spediteur dem Antragsteller zugesandt hat.

Will der Spediteur die ihm angetragene Güterversendung nicht ausführen, lehnt er also den Antrag ab[1]), so ist er verpflichtet, Waren, die ihm der Antragsteller gleichzeitig mit dem Antrage übersandt hat, „einstweilen“[2]) vor Schaden[3]) zu bewahren, vorausgesetzt, daß er für die hieraus erwachsenden Kosten gedeckt ist und die Aufbewahrung ohne Nachteil für ihn geschehen kann (§ 362 Abs. 2 H. G. Bs.).

Geht dem Spediteur, nachdem er den Antrag abgelehnt hat, ein neuer Antrag auf Versendungsbesorgung zu und befinden sich die Güter noch in seinem Gewahrsam, so erwächst für den Spediteur von neuem die Pflicht, im Falle der Ablehnung, diese Güter vor Schaden einstweilen zu bewahren. Will er diesen neuen Antrag ebenfalls ablehnen, so erwächst selbstverständlich die Antwortpflicht von neuem für ihn, auch wenn sich der Antrag auf die Versendung derselben Güter bezieht, wegen welcher der Spediteur bereits abgelehnt hatte. Wiederholt dagegen der Antragsteller nach Ablehnung seitens des Spediteurs den Antrag, so braucht ihm der Spediteur nicht noch einmal den ablehnenden Bescheid zukommen zu lassen, wenn er das Geschäft nicht ausführen will. Sein Schweigen auf den wiederholten Antrag kann nicht als Annahme desselben gelten

---

[1]) Als Ablehnung gilt auch die vom Antragsgegner erklärte Annahme des Antrags unter Abänderungen desselben (§ 150 Abs. 2 B. G. Bs.)

[2]) Unter „einstweilen“ ist eine Frist zu verstehen, innerhalb deren der Antragsteller nach erhaltener Ablehnungserklärung in der Lage ist, seinerseits über das Gut weiter zu verfügen.

[3]) Unter dem Schaden ist zunächst nicht der dem Antragsteller entgangene Gewinn einbegriffen. Besteht aber ein besonderes Rechtsverhältnis zwischen dem Spediteur und dem Antragsteller, wonach der erstere zur Annahme des Antrags auf Spedition verpflichtet ist, so hat der Spediteur auch für den dem Antragsteller entgangenen Gewinn einzustehen, wenn er die Annahme des Antrags ablehnt (vergl. auch Makower, a. a. O. S. 1063, V e I und III zu § 362).

(R. O. H. G. Bd. 5, S. 170, Nr. 37). Wenn aber der Antragsteller auf die Erklärung des Spediteurs hin, die Versendungsbesorgung unter gewissen Bedingungen, die er angibt, vornehmen zu wollen, seinerseits eine neue Erklärung abgibt, so wird dann allerdings der Spediteur verpflichtet sein, dem Antragsteller unverzüglich zu antworten, falls er den Antrag ablehnen will (R. O. H. G. Bd. 11, S. 434, vergl. auch § 150 Abs. 2 B. G. Bs.).

b) Eine Ergänzung finden die Vorschriften des § 362 Abs. 1 H. G. Bs. in den Bestimmungen des § 663 B. G. Bs. Hiernach ist jeder, der zur Besorgung gewisser Geschäfte öffentlich bestellt ist, oder sich dazu öffentlich erboten[1]) hat, im Falle der Nichtannahme eines auf solche Geschäfte gerichteten Auftrags verpflichtet, dem Auftraggeber die Ablehnung unverzüglich anzuzeigen. Dieser Paragraph findet gemäß § 675 B. G. Bs. auf Dienstverträge Anwendung, die Geschäftsbesorgungen zum Gegenstand haben, mithin auch auf den Speditionsvertrag. Es ist jedoch in § 663 B. G Bs. nicht bestimmt, daß Schweigen als Annahme zu gelten hat. Gibt demnach der Spediteur nicht unverzüglich Antwort, wenn er den Antrag ablehnen will, so gilt zwar deshalb der Antrag nicht als angenommen, aber es liegt in diesem Schweigen ein pflichtwidriges Verhalten, das, wenn ein Verschulden vorliegt, zum Ersatze des hieraus entstehenden Schadens verpflichtet (§ 823 B. G. Bs.

Weist der Tatbestand des Einzelfalles die Erfordernisse sowohl des § 362 Abs. 1 H. G. Bs. als auch des § 663 B. G Bs. auf, so hat das Handelsgesetzbuch den Vorzug (Art. 2 Abs. 1 E. G. zum H. G. B.).

Ein Unterschied zwischen diesen Vorschriften im Handelsgesetzbuch und im Bürgerlichen Gesetzbuch liegt auch in der Haftung. Jenes setzt fest, daß Schweigen als Annahme gilt, der Antragsteller hat also Anspruch auf Erfüllung, er kann das positive Vertragsinteresse geltend machen, während nach B. G. B. dem Spediteur bei seinem Schweigen auf einen Antrag hin nur die obengenannte Schadensersatzpflicht trifft.

Die unter a) und b) behandelten Pflichten des Spediteurs beziehen sich nur auf den Berufsspediteur. Der kaufmännische Gelegenheitsspediteur haftet nicht in dieser strengen Weise, sondern nach den allgemeinen Grundsätzen.

[1]) Das trifft beim Berufsspediteur zu; mag nun in dem Einrücken einer entsprechenden Annonce in die öffentlichen Blätter, oder auch in dem Anbringen eines dem Publikum deutlich sichtbaren Schildes, das einen Hinweis auf das von ihm betriebenr Speditionsgewerbe enthält, das öffentliche Erbieten liegen. Allein schon in der polizeilichen Anmeldung des Gewerbes, die Aufschrift „Spediteur" an seinem Geschäftslokal enthält ein öffentliches Erbieten.

III. Bei Abschluß des Speditionsvertrags hat der Spediteur ferner zu beachten, daß er bei Besorgung der Güterversendung nicht gegen reichs- oder landesrechtliche Bestimmungen verstößt. Stehen solche Bestimmungen entgegen, so muß der Spediteur den Antrag ablehnen. Die Annahme eines solchen Antrags hat gemäß § 134 B. G. Bs. die Nichtigkeit des Speditionsvertrags zur Folge.

Wie aber, wenn die Ausführung mit den Bestimmungen eines ausländischen Gesetzes in Widerspruch steht? Bestritten ist zunächst die Frage, ob überhaupt ein Vertrag, insbesondere der hier interessierende Speditionsvertrag gegen ein ausländisches Gesetz verstoßen kann. Früher wurde die Ansicht vertreten, daß derartige Gesetze fremder, also nicht deutscher, Gemeinwesen nicht beachtet zu werden brauchen (Burchard, a. a. O. S. 140 ff.). Die Durchführung dieser Ansicht würde jedoch zu Wirrnissen auf dem Gebiete des internationalen Handels und Verkehrs führen. Es ist demnach der jetzt vertretenen Ansicht beizutreten, wonach ein Speditionsvertrag unter diesen Voraussetzungen als gegen die guten Sitten verstoßend anzusehen ist, dessen Nichtigkeit aus § 138 B. G. Bs. folgt (R. G. Bd. 42, S. 295). Außer Zweifel steht, daß ein Speditionsvertrag, der den Schleichhandel fördert, unsittlich und deshalb nichtig ist (R. G. Bd. 42, S. 297: Burchard, a. a. O., S. 151 ff.). Der Spediteur ist daher verpflichtet, einen dahingehenden Antrag unter Hinweis auf die Bestimmungen, die den Speditionsvertrag als nichtig bezeichnen, abzulehnen.

B. Die Pflichten des Spediteurs im einzelnen aus dem Speditionsvertrage.

§ 7.

I. Die Empfangnahme des Gutes.

Bevor sich der Spediteur mit der Versendung des Gutes selbst befassen kann, muß er in dessen Besitz kommen: er muß es in Empfang nehmen.

Das Gut gelangt in seinen Besitz:

1. aus dem unmittelbaren und
2. aus dem mittelbaren Besitze des Versenders.

Zu 1. War das Gut in unmittelbarem Besitze des Versenders, so wird der Spediteur im allgemeinen berechtigt sein anzunehmen, daß das Gut in dem Zustande, in welchem es ihm ausgehändigt wird, transportiert werden soll. Eine Pflicht, die Verpackung des Gutes nachzuprüfen, besteht für ihn also nicht. Wenn ihm

demnach ein unverpacktes Gut übergeben wird, so ist er m. E. nicht zur Vornahme der Verpackung verpflichtet; denn die Verpackung gehört nicht zur Besorgung der Versendung, sondern ist eine Vorbereitungshandlung hierzu, demnach Sache des Versenders. Für irgend einen Schaden, den das Gut, unverpackt oder ungenügend verpackt, auf dem Transport erleidet, hat der Spediteur nicht einzustehen. Der Spediteur ist nicht Fachmann für die Arten der Verpackung, sondern für die Versendungsbesorgung (Burchard, a. a. O. S. 354)[1]. Diese Ansicht wird noch durch die Erwägung gestützt, daß oft Güter zur Versendung kommen, deren Verpackung eine besondere Fachkenntnis erfordert, z. B. lichtempfindliche Waren oder solche, die vor Witterungseinflüssen durch besondere Verpackung geschützt werden müssen (R.-G. Bd. 59 S. 121). Will der Versender die Verpackung oder deren Nachprüfung vom Spediteur vorgenommen wissen, so muß er mit ihm einen besonderen dahingehenden Vertrag schließen, der aber neben dem Speditionsvertrage hergeht.

Etwas anders liegt der Fall, wenn ein Gut, das anders als verpackt nicht zur Versendung kommen kann, dem Spediteur unverpackt zugeht. Hier muß der Spediteur aus dem Umstande, daß das Gut ihm unverpackt ausgehändigt wird, ersehen, daß der Versender die Verpackung durch ihn vorgenommen haben will. Es steht aber dem Spediteur in diesem Falle frei, dem Versender zu erklären, daß er die Verpackung nicht vornehmen, das Gut also zunächst nicht absenden werde. In dieser Erklärung liegt eine Ablehnung des Antrags auf die Beförderung dieses unverpackten Gutes. Übernimmt dagegen der Spediteur die Verpackung des Gutes — ausdrücklich oder stillschweigend —, so haftet er für Schaden, den das Gut auf dem Transport erleidet, wenn der Schaden eine Folge der schlechten Verpackung ist oder davon, daß das Gut unverpackt transportiert worden ist.

Geht dem Spediteur mangelhaft verpacktes Gut zu, so sind zwei Fälle auseinander zu halten:

a) War der Mangel der Verpackung sichtbar, so muß der Spediteur den Antrag, das Gut abzusenden, wegen dieses Mangels ablehnen oder dem Versender unter Hinweis auf die mangelhafte Verpackung ausdrücklich erklären, daß er jede Verantwortung ablehne[2]. Er kann aber auch die Spedition eines Gutes, das ihm in sichtbar mangelhafter Verpackung ausgehändigt wird, stillschweigend übernehmen. Dann hat er für ordnungsmäßige Ver-

[1]) A. A. Meyer, a. a. O.

[2]) Wengler, Beiträge zu der Lehre vom Speditionsgeschäft für Juristen und Kaufleute. Chemnitz 1860, S. 81 § 15.

packung zu sorgen und auch einzustehen.

b) Bei nicht sichtbarem Mangel der Verpackung haftet der Spediteur dem Versender für keinen Schaden, der die Folge dieses Mangels ist.

Ferner hat der Spediteur zu prüfen, ob die ihm mit dem Gute übergebenen Begleitpapiere in Ordnung sind und, wenn das Gut besondere Bezeichnungen trägt, deren Übereinstimmung mit den in den Begleitpapieren angegebenen festzustellen. Als zerbrechlich in den Papieren angegebene Güter hat er als solche durch entsprechende Aufzeichnungen auf der Verpackung kenntlich zu machen, soweit dies nicht schon durch den Versender geschehen ist.

Zu 2. Ganz anders gestalten sich die Pflichten des Spediteurs bei Empfangnahme des Gutes aus dem mittelbaren Besitze des Versenders. Hier muß der Spediteur zunächst prüfen, ob die Güter ihm rechtzeitig unter Einhaltung etwa vereinbarter Transportfristen, in gutem Zustande, überhaupt den Angaben des Versenders entsprechend abgeliefert worden ist. Ferner hat er die Begleitpapiere nachzusehen, insbesondere auch die Identität der Güter mit den in diesen Papieren aufgeführten festzustellen (Endemann, a. a. O. S. 291). Bei einer Sendung, die aus mehreren Stücken besteht, muß er auch die Zahl der Stückgüter nachprüfen. (Burchard, a. a. O. S. 356; auch die Anm. daselbst).

Bei Empfangnahme des Gutes aus dem mittelbaren Besitze des Versenders muß man unterscheiden, ob der Spediteur das Gut

a) von einem Frachtführer oder Verfrachter oder

b) von einem Dritten, der es für den Versender in Verwahrung hat, z. B. einem Lagerhalter, ausgehändigt erhält.

Zu a) I. In diesem Falle gelten die wichtigen Bestimmungen einmal des § 438 Abs. 1 H. G. Bs., wonach Zahlung der Fracht nebst der sonst auf dem Gute haftenden Forderungen (z. B. Nachnahme) und Annahme des Gutes das Erlöschen sämtlicher Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage zur Folge hat, vorausgesetzt, daß der Spediteur das Gut von einem Frachtführer erhält, und weiter, wenn der Spediteur das Gut von einem Verfrachter von Seeschiffen ausgehändigt bekommt, die Vorschriften der §§ 608 und 609 H. G. Bs. Darnach erlöschen alle Ansprüche wegen Beschädigung und Verlust des Gutes, wenn der Spediteur nicht spätestens am zweiten Werktage nach dem Tage der Übernahme die Besichtigung durch die zuständige Behörde oder die zu dem Zwecke amtlich bestellten Sachverständigen bewirken läßt. Diese strengen Vorschriften kommen jedoch dann nicht zur Anwendung, wenn die Transportunternehmer einen Schaden am Gut durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursacht haben (§§ 438 Abs. 5 und 609 Abs. 2 H. G. Bs.).

Andererseits haften die Transportunternehmer für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ankunft des Gutes nicht, wenn der Schaden durch Umstände herbeigeführt worden ist, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (Transportunternehmers) nicht abgewendet werden konnten (§§ 429 Abs. 1; 606 H. G. Bs.). Wird der Spediteur vom Versender wegen eines solchen Schadens in Anspruch genommen, so muß er beweisen, daß dem Transportunternehmer ein Verschulden nicht zur Last fällt, ein Schadensersatzanspruch gegen ihn demnach nicht besteht, daß er — der Spediteur — also gegen den Transportunternehmer Schadensersatzansprüche wirksam nicht geltend machen könne; denn da überhaupt Schadensersatzansprüche des Versenders nicht bestehen, kann aus dem Verhalten des Spediteurs kein Schaden für den Versender und somit auch keine Schadensersatzpflicht für den Spediteur selbst erwachsen. Die Frage, ob der Spediteur bei Zahlungsunfähigkeit des Transportunternehmers pflichtwidrig handelt, wenn er unter Berücksichtigung dieses Umstandes die Zustandsfeststellung des Gutes unterläßt, da die Schadensersatzklage gegen den Transportunternehmer erfolglos sein würde, ist m. E. zu bejahen; denn nicht die Schadensersatzklage würde erfolglos sein, sondern die Zwangsvollstreckung gegen den Transportunternehmer auf Grund des Urteils über den Schadensersatzanspruch. Unterläßt der Spediteur die Zustandsfeststellung, dann nimmt er dem Versender jede Möglichkeit, späterhin Ansprüche gegen den Transportunternehmer geltend zu machen. Dagegen kann der Versender auf Grund gerichtlicher Feststellung des Schadens, 30 Jahre lang von dem Transportunternehmer Befriedigung seiner Ansprüche im Zwangswege fordern[1]).

Die Ansprüche gegen den Frachtführer erlöschen dagegen nicht trotz Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes, wenn der Spediteur die Beschädigung oder Minderung des Gutes vor der Abnahme durch amtlich bestellte Sachverständige[2]) feststellt — eine Feststellung, die sich nur auf Quantitäts- und Qualitätsmängel, nicht auch auf Schäden infolge verspäteter Ablieferung

[1]) In diesem Sinne auch Eberth, a. a. O. S. 84 f., und Meyer, a. a. O. S. 69; auch A. Burchard, a. a. O. S. 214.

[2]) Die Feststellung durch einen Sachverständigen genügt (Staub, a. a. O. S. 1885, Anm. 12 zu § 438). „Amtlich bestellte" Sachverständige nach §§ 438 Abs. 2, 608 Abs. 1 H. G. Bs. sind die von der zuständigen Behörde — Verwaltungsbehörde — oder von einem dazu ermächtigten Organe des Handelsstandes — einer Handelskammer — ein für allemal bestellte Sachverständige (Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuchs und Einführungsgesetz bei Hahn-Mugdan, Materialien, 6. Bd., Berlin 1897, S. 407). Von diesen sind die gerichtlich bestellten Sachverständigen zu unterscheiden.

bezieht, (Makower, a. a. O. S. 1548, III c zu § 438, Staub, a. a. O. S. 1885 Anm. 12, 13 zu § 438) — oder wenn die Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar ist, in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entstanden ist und die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt wird. Hat der Spediteur dem Frachtführer den Mangel unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der Frist von einer Woche angezeigt, so braucht er den Antrag auf Feststellung erst dann zu stellen, wenn die Frist verstrichen ist, innerhalb welcher unter regelmäßigen Umständen die Antwort des Frachtführers eingehen müßte, dann aber auch unverzüglich.

II. Geht das Gut dem Spediteur von einem Frachtführer oder Schiffer zu und befindet es sich in einem beschädigten oder mangelhaften Zustande, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Spediteur folgende 3 Pflichten zu erfüllen:

1. Die Rechte des Versenders gegen den Frachtführer oder Schiffer zu wahren,
2. für den Beweis des Zustands zu sorgen,
3. den Versender hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

Voraussetzung ist einmal die Empfangnahme des Gutes von einem Frachtführer oder Schiffer und zum andern, daß das Gut sich in einem beschädigten oder mangelhaften Zustande befindet, der äußerlich erkennbar ist, d. h. Der Mangel muß bei genauer Besichtigung des Gutes unter Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns wahrzunehmen sein [1]), ohne daß dabei die Verpackung gelöst oder gelockert wird (Wengler, a. a, O. S. 78; so auch Staub, a. a. O. S. 1885 Anm. 13 zu § 438). Er bemerkt z. B. durch die Rahmenverpackung, daß der Rahmen des darin verpackten Fahr-

[1]) Das „Finden" solcher Mängel, d. h. das Wahrnehmen auf Grund einer Untersuchung, ist zu unterscheiden von dem „Entdecken", dem Wahrnehmen durch Zufall, das sich auf äußerlich nicht erkennbare Mängel beschränkt, denn äußerlich erkennbare muß der Spediteur finden. Entdeckt der Spediteur einen äußerlich nicht erkennbaren Schaden am Gut, z. B. das Weinfaß hat nicht mehr das volle Gewicht, es handelt sich aber um eine unbedeutende Gewichtsdifferenz, so hat er auf Grund dieser Kenntnis zufolge seiner allgemeinen Pflicht zur Wahrnehmung der Interessen des Versenders die nötigen Schritte für die Zustandsfeststellung zu ergreifen. Zur Sicherung der Ansprüche des Versenders beim Entdecken solcher Mängel wird er denselben Weg einschlagen, den ihm das Gesetz in § 388 Abs. 1 (H. G. Bs.) bei Wahrnehmung der Rechte des Versenders vorschreibt, wenn es sich um äußerlich erkennbare Mängel handelt.

rades durchgebrochen ist. Zu den äußerlich erkennbaren Mängeln ist auch ein Gewichtsverlust zu rechnen, der so bedeutend ist, daß er schon bei einem bloßen Vergleiche der Angaben in den Begleitpapieren mit dem Ergebnis einer oberflächlichen Prüfung bemerkt werden muß. Liegt dagegen nur eine geringe Gewichtsdifferenz vor, die der Spediteur nur feststellen kann, wenn er das Gut nachwiegen läßt, so macht er sich keiner Pflichtverletzung schuldig, da in solchem Falle die Kosten des Verwiegens sich nicht mit dem Interesse des Versenders, das im allgemeinen zunächst auf geringe Versendungsspesen gerichtet ist, in Einklang bringen lassen würden, es sei denn, daß der Versender dem Spediteur besondre Anweisung hierzu erteilt hat.

Zu 1. Das Wahren der Rechte des Versenders bedeutet nicht bloß das Einlegen einer wörtlichen Verwahrung oder der Erklärung eines Vorbehalts, sondern der Spediteur hat alles zu tun, was zur Sicherstellung und unter Umständen selbst zur Geltendmachung der Rechte des Versenders erforderlich ist [1]) (so auch Lehmann-Ring, a. a. O. S. 351 Nr. 4 zu § 438). Der Spediteur muß also bei der Empfangnahme des Gutes die größte Sorgfalt walten lassen, um nicht durch die Bestimmung des § 438 Abs. 1 H. G. Bs. eine Schadensersatzpflicht seinerseits zu begründen.

Wie er die Rechte des Versenders wahrnehmen soll, ist im Gesetz nicht vorgeschrieben. Der Spediteur hat insofern freie Hand. So kann er z. B. den ganzen Frachtlohn, den der Frachtführer oder Schiffer zu fordern berechtigt ist, oder einen Teil davon inne behalten, oder er kann mit dem Frachtführer vereinbaren, daß er trotz Zahlung der Fracht und der Aushändigung des Gutes etwaiger Ansprüche gegen ihn aus § 388 Abs. 1 nicht verlustig gehen soll (so v. Hahn, a a. O. S. 663; R. O. H. G. Bd. 1 — in Goldschmidt, Zeitschrift etc. Bd. 16 S. 551 ff. — S. 181). Er kann sich auch genötigt sehen, prozessuale Schritte zu ergreifen, z. B. einen Arrest auszubringen oder eine einstweilige Verfügung zu erwirken.

Zu 2. In engem Zusammenhange mit der unter [1]) behandelten Pflicht steht die Pflicht des Spediteurs, für den Beweis des Zustands des Gutes bei der Empfangnahme zu sorgen. Diese Zustandsfeststellung hat er bei Übernahme des Gutes von einem Frachtführer oder Verfrachter durch amtlich bestellte Sachverständige, bezw. durch die zuständige Behörde vornehmen zu lassen (§§ 438, 608 H. G. Bs.) Für das Verfahren selbst stehen ihm 3 Wege

[1]) Lutz, Protokolle der Komission zur Beratung eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. Würzburg 1858, 9. Teil, S. 5091).

zu Gebote, er kann die Zustandsfeststellung vornehmen lassen im Wege des Beweissicherungsverfahrens der Zivilprozeßordnung, im Wege der freiwilligen Gerichtsbarkeit [1]) und schließlich nur durch amtlich bestellte Sachverständige.

Die Zivilprozeßordnung bestimmt in § 488 Abs. 1:

> Die Beweisaufnahme kann beantragt werden, wenn Mängel einer Sache festzustellen sind, aus denen ein Recht gegen den Gegner hergeleitet werden soll, oder wenn der Zustand eines Gutes festzustellen ist, für dessen Beweis ein Kommissionär, Spediteur, Lagerhalter oder Frachtführer verpflichtet ist.

Das Erfordernis der Besorgnis, daß das Beweismittel verloren oder die Benutzung desselben erschwert werde, das im übrigen nach § 485 Z. P. O. vorliegen muß, ist in dieser Gesetzesvorschrift ausgeschalten. Zuständig für das Gesuch auf Anordnung der Beweisaufnahme ist das Gericht, in dessen Bezirk die zu vernehmende Person sich aufhält, oder der in Augenschein zu nehmende Gegenstand sich befindet (§ 486 Abs. 2, 3 Z. P. O.), sonst das Prozeßgericht (§ 486 Abs. 1 Z. P. O.) Das Gesuch des Spediteurs braucht gemäß § 488 Z. P. O. keine Darlegung des Grundes zu enthalten, der die Besorgnis des Verlustes oder der erschwerten Benutzung des Beweismittels rechtfertigt (§ 487 Ziff. 4 Z. P. O.) Es genügt, wenn sich der Spediteur auf die Bestimmungen der §§ 407_2 388 H. G. Bs. bezieht. Das Gericht ist verpflichtet, einem dahingehenden Antrage des Spediteurs stattzugeben (Gaupp-Stein, a. a. O. S. 960).

Die Zustandsfeststellung im Wege der freiwilligen Gerichtsbarkeit erfolgt gemäß § 164 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit. Die Ernennung und Vernehmung der Sachverständigen hat vor dem zuständigen Amtsgerichte zu erfolgen. Zuständig ist hierfür dasjenige Amtsgericht, in dessen Bezirk das zu besichtigende Gut sich befindet. Das Gesuch um Vernehmung des Sachverständigen ist an keine Form gebunden. Bei diesem Verfahren ist der Gegner, soweit tunlich, zu hören. Der dem Antrag auf Beweissicherung stattgebende Beschluß unterliegt nicht der Anfechtung (§ 164_2 F. G. Gs.) Der Ablehnungsbeschluß dagegen kann durch Beschwerde angefochten werden (§ 19 F. G. Gs.)

[1]) Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. 5. 1898.

Schließlich kann der Spediteur die Zustandsfeststellung auch außer gerichtlich durch amtlich bestellte Sachverständige vornehmen lassen.

Besondre Bestimmungen sind noch vorgesehen, wenn die Eisenbahn, ein Binnenschiffer oder ein Seeschiffer als Transportunternehmer tätig sind. Für die Eisenbahn kommen die Bestimmungen der §§ 82 Abs. 1 und 97 Abs. 2 Ziff. 3 und 4 der Eisenbahnverkehrsordnung von 23. 12. 1908 (in Kraft getreten am 1. 4. 1909) — Reichsgesetzblatt 1909 S. 93 — und Art. 25 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. 10. 1890 — Friedberg, die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. 9. Aufl. Leipzig 1908, S. 780 — in Betracht. Nach diesen Vorschriften ist nicht erforderlich, daß die Sachverständigen, die vernommen werden sollen, „amtlich bestellte" sind. Ferner ist bei einem äußerlich nicht erkennbaren Mangel die Vorschrift des § 464 Abs. 1 H. G. Bs. zu beachten. Dem Binnenschiffer als Transportunternehmer gegenüber hat der Spediteur nach § 61 des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15.6. 1895, in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. 5. 1898, vor Annahme des Gutes für Zustandsfeststellung durch amtlich bestellte Sachverständige Sorge zu tragen. Auch hier werden schon durch bloße Annahme des Gutes die Rechte wegen äußerlich erkennbarer Beschädigung und Minderung ausgeschlossen. Hat das Gut während eines Seetransportes, auf dem es einem Schiffer anvertraut war, Schaden erlitten, so muß der Spediteur die Zustandsfeststellung spätestens am 2. Werktage nach dem Tage der Übernahme durch die zuständige Behörde oder die zu diesem Zwecke amtlich bestellten Sachverständigen bei Erlöschen aller Ansprüche, auch der wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, vornehmen lassen (§§ 608 609 H. G. Bs.)

Zu 3. Schließlich hat der Spediteur die Pflicht, dem Versender von der Ablieferung des Gutes in mangelhaftem Zustande unverzüglich Nachricht zu geben. Diese Pflicht ergibt sich schon aus dem allgemeinen Grundsatze, daß der Spediteur dem Versender über jede Abweichung von dem normalen Verlaufe der Transportbesorgung Mitteilung zu machen hat. Er hat ihm die „erforderlichen" Nachrichten zukommen zu lassen (s. oben § 4a. E.) · Dem Versender soll die Möglichkeit gegeben werden, anderweit über das Gut zu verfügen. Unterläßt der Versender auf die Benachrichtigung des Spediteurs hin, diesem anderweite Anweisungen zu erteilen, so muß der Spediteur selbst die weiteren nötigen Schritte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ergreifen. Er ist dann von jeder Schadenersatzpflicht gegenüber dem Versender frei und

braucht nur zu beweisen, daß er seine Maßnahmen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns getroffen hat (Burchard, a. a. O. S. 209).

III. Wesentlich ist noch bei der Empfangnahme des Gutes von einem Frachtführer oder Schiffer die Pflicht des Spediteurs, unter gewissen Voraussetzungen den Notverkauf des Gutes vorzunehmen. § 388 Abs. 2 (in Verbindung mit § 407 Abs. 2) H. G. Bs. sagt:

> Ist das Gut dem Verderb ausgesetzt oder treten später Veränderungen an dem Gute ein, die dessen Entwertung befürchten lassen, und ist keine Zeit vorhanden, die Verfügung des Versenders einzuholen, oder ist der Versender in der Erteilung einer Verfügung säumig, so kann der Spediteur den Verkauf des Gutes nach Maßgabe der Vorschriften des § 373 bewirken.

Das Gesetz spricht hier von einem Rechte des Spediteurs. M. E. ist der Spediteur unter den angegebenen Voraussetzungen auch verpflichtet, den Notverkauf des Gutes vorzunehmen, sobald es das Interesse des Versenders erheischt, und zwar auf Grund seiner Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (R. O. H. G. Bd. 19, S. 253 ff; cf. auch Staub, a. a. O. S. 1766, Anm. 10 zu § 388; Makower, a. a. O. S. 1377, IId zu § 388). Zur Wahrnehmung eigener, ihm zustehender Rechte den Notverkauf vorzunehmen, ist er nicht berechtigt (R. O. H. G. Bd. 5, S. 293). Diese Notverkaufspflicht ist an zwei Voraussetzungen gebunden:

1. Das Gut muß dem Verderb ausgesetzt sein, es muß also eine nahe Gefahr des Verderbens bestehen (z. B. Verfaulen). „Verderb" bedeutet die Zerstörung der objektiven Brauchbarkeit, nicht auch eine Entwertung infolge Änderung in den äußeren Bedingungen für seine Verwendbarkeit. Die drohende Entwertung muß eine völlige sein.

Dem drohenden Verderb ist im Gesetz das spätere Eintreten von Veränderungen an dem Gute gleichgestellt, die dessen Entwertung befürchten lassen. Unter „Entwertung" ist nicht die Wertverringerung durch Änderung der Konjunktur gemeint, sondern nur solche Wertminderung, die in der Substanz des Gutes ihren Grund hat (Lutz, Prot. a. a. O., 3. Teil, S. 1191), also Veränderungen an dem Gute selbst. Demnach begründen Veränderungen, die das Gut in seinem Bestande nicht berühren, z. B. Preisrückgang, kein Notverkaufsrecht. Die Wertminderung, die dem Gute droht, muß außerdem eine erhebliche sein.

2. Es ist keine Zeit vorhanden, die Verfügung des Versenders einzuholen, oder der Versender ist in der Erteilung einer an-

derweitigen Weisung säumig. Der Spediteur muß zunächst versuchen, dem Versender über den Zustand des Gutes unverzüglich Nachricht zukommen zu lassen und weitere Weisung von ihm zu erlangen. Erteilt ihm der Versender auf seine Mitteilung hin keine Weisung, so hat der Spediteur zum Notverkauf zu schreiten. Diese Benachrichtigungspflicht fällt jedoch weg, wenn selbst der geringste Zeitaufwand, der zur Einholung einer anderweiten Verfügungserklärung des Versenders erforderlich ist, den Zustand des Gutes verschlechtern würde. In diesem Falle hat der Spediteur unverzüglich den Notverkauf vorzunehmen.

Auf dem Notverkauf finden die Vorschriften des § 373 H. G. Bs. entsprechende Anwendung. Bei Vornahme des Notverkaufs hat der Spediteur den geeigneten Ort und den geeigneten Zeitpunkt zu bestimmen (§ 383 H. G. Bs.) Er hat ferner dem Versender den Verkauf vorher mitzuteilen, es sei denn, daß die Benachrichtigung untunlich ist. z. B. der Versender wohnt weit entfernt vom Orte des Verkaufs und die Zeit zur Benachrichtigung ist zu kurz. Von dem Verkaufe selbst hat er ebenfalls Nachricht zu geben, insbesondere darüber, welchen Preis er erzielt hat, welche Kosten erwachsen sind usw. Die Benachrichtigungspflicht ist ein Ausfluß der dem Spediteur obliegenden Rechenschaftspflicht (§§ 675, 666 B. G. Bs.)

Zu b. In § 388 H. G. Bs. hat das Gesetz nur die Fälle behandelt, wenn der Spediteur das Gut von einem Frachtführer oder Schiffer ausgehändigt erhält. Diese strengen Vorschriften kommen also nicht zur Anwendung, wenn der Spediteur das Gut von einem Dritten, z. B. einem Lagerhalter, der es für den Versender in Verwahrung hat, zugeht. Jedoch schon auf Grund der allgemeinen Pflicht des Spediteurs, das Interesse des Versenders wahrzunehmen, muß der Spediteur darauf bedacht sein, dem Versender auch etwaige Ansprüche gegen den Verwahrer zu sichern. Handelt er doch gleichzeitig in seinem eignen Interesse, wenn er für möglichst schnelle und eingehende Zustandsfeststellung sorgt, damit er späterhin den Beweis, daß der Lagerhalter oder Verwahrer für die Beschädigung verantwortlich ist, nicht unnötig erschwert oder gar eine Schadensersatzpflicht durch sein säumiges Verhalten begründet.

§ 8.

II. Die Aufbewahrung des Speditionsgutes.

Das Speditionsgut wird nach Aushändigung an den Spediteur bis zu dem Zeitpunkte seiner Weiterbeförderung oder seiner Aushändigung an den Adressaten regelmäßig einige Zeit beim Spe-

diteur liegen. Während dieser Zeit hat der Spediteur das Gut aufzubewahren und hierbei für jeden Schaden zu haften, der aus der Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmanns entsteht.

Diese Verwahrung des Gutes durch den Spediteur ist weder eine Aufbewahrung im Sinne von §§ 416 ff. H. G. Bs. noch der §§ 688 ff. B. G. Bs., sondern eine Pflicht, die sich aus dem Speditionsvertrage ergibt[1]). Voraussetzung für diese Pflicht ist also, daß ein Speditionsvertrag bereits geschlossen ist.

I. Auf Grund der allgemeinen Vorschrift des § 408 H. G. Bs. hat der Spediteur bei der Aufbewahrung des Gutes für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. In § 407 Abs. 2 H. G. Bs. ist noch besonders auf die Bestimmung des § 390 H. G. Bs. Bezug genommen. Darnach ist der Spediteur für den Verlust und die Beschädigung des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes verantwortlich, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten.

„Verlust" ist der Zustand, bei welchem es dem Spediteur tatsächlich und rechtlich unmöglich ist, das Gut auszuhändigen: also nicht nur die Vernichtung, sondern auch das Abhandenkommen der Sache ist einbegriffen (R. O. H. G. Bd. 4, S. 14). Hierher gehören Diebstahl, Verkauf eines Nichtberechtigten an einen gut gläubigen Dritten, Konfiskation, Verkauf durch den Frachtführer, unter Umständen auch Beschlagnahme (R. O. H. G. Bd. 7, S. 55), unbefugte Versteigerung durch den Spediteur, dagegen nicht die vorübergehende Unmöglichkeit zur Herausgabe; denn darin, daß der Spediteur augenblicklich zur Herausgabe des Gutes nicht im Stande ist, liegt nicht schon ein Verlust (Makower, a. a. O., S. 1379, Ia zu § 390). Unter „Beschädigung" hat man jede qualitative Wertminderung, jede äußere und innere Verschlechterung des Gutes zu verstehen (Endemann, a. a. O. S. 335), so die vollständige Entwertung des noch vorhandenen Gutes (R. O. H. G. Bd. 17, S. 78), Rost und inneren Verderb, dagegen nicht die Wertminderung infolge Ver-

---

[1]) Nach Wengler (a. a. O., S. 79 und 82) liegt depositum vor. Da nun aber der Depositar nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haftet, so würde darin, wollte man sich der Wenglerschen Ansicht anschließen, nach jetzigem Recht ein Widerspruch mit dem Gesetze liegen, das vom Spediteur das Einstehen für jede Fahrlässigkeit, also auch für culpa levis, fordert; denn der Spediteur muß beweisen, daß der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten (Puchelt, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch Leipzig 1874; 4. Aufl. 2. Bd. 1894, S. 782).

änderungen außerhalb der Substanz des Gutes, wenn es sich z. B. um Saisonwaren handelt und der Gegenstand nicht mehr modern ist.

Die Beschädigung oder der Verluste eines Teiles einer Sendung, deren Teile zusammen ein wirtschaftlich unteilbares Ganze bilden, ist gleichbedeutend mit der Beschädigung des Ganzen, damit also auch der an sich unbeschädigten Teile einer derartigen Sendung (R. O. H. G. Bd. 15, S. 374; R. G. Bd. 15, S. 134).

II. Welche Vorkehrungen zum Schutze des Gutes der Spediteur im einzelnen zu treffen hat, ist Tatfrage. Als allgemeine Regel hat zu gelten, daß der Spediteur den Ort, wo er das Gut einlagert, unter Berücksichtigung der Individualität desselben auszusuchen hat. Im einzelnen sei hierzu folgendes ausgeführt:

Güter, die durch Einwirkung der Feuchtigkeit leiden, z. B. Mehl, darf er nicht in feuchten Kellerräumen einlagern, wie er andererseits solche Güter, die der Trockenheit nicht ausgesetzt werden dürfen, z. B. Holzfässer, feucht aufbewahren oder von Zeit zu Zeit anfeuchten muß.

Waren, von denen die eine die andre seiner Beschaffenheit nach schädigend beeinflußt, dürfen nicht neben einander liegen, z. B. Petroleumfässer und Butterkübel.

Ferner müssen die Lagerräume diebessicher, also fest und sicher verschlossen sein. Unter Umständen muß der Spediteur sie bewachen lassen.

Die Güter dürfen Feuer- und Wassersgefahr nicht ausgesetzt sein; Explosivstoffe darf er deshalb nicht in die Nähe feuergefährlicher Anlagen bringen. Auch muß er für die nötige Bereitschaft des Löschmaterials Sorge tragen. Wasserempfindliche Güter darf er nicht oder wenigstens nicht unbedeckt im Freien lagern lassen. Güter, die einer Hochwasser- oder Überschwemmungsgefahr ausgesetzt sind, so z. B. die in den Lagerhäusern an Fluß- oder Seehäfen untergebrachten Waren, ist er bei Eintritt einer solchen Gefahr rechtzeitig in Sicherheit zu bringen verpflichtet.

Lagern eigne Güter des Spediteurs und fremde, ihm anvertraute zusammen und kommen diese gleichzeitig in Gefahr, so ist der Spediteur nicht schon deshalb schadenersatzpflichtig, wenn er zuerst die eignen in Sicherheit bringt. In einem solchen Falle ist erst zu prüfen, ob der Spediteur mit der unterlassenen Rettung der Güter anderer sich einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat. Diese Frage soll später bei der Behandlung der Regelung der Beweislast erörtert werden.

Droht den Gütern nach ihrer Beschaffenheit Verderb aus sich selbst heraus, z. B. Früchten, Fleischwaren durch Faulen, so muß der Spediteur dem Versender unverzüglich Nachricht davon

geben und dessen Entschließung einholen. Erhält er keine Weisung, weil der Versender säumig ist, oder ist die Zeit zum Einholen einer anderweiten Verfügung so kurz, daß das Gut bis zum Eintreffen derselben stark oder gar vollkommen entwertet werden würde, so hat er das Gut unter Beobachtung der Vorschriften des § 373 H. G. Bs. im Wege des Notverkaufs zu veräußern.

III. Wichtig sind die Pflichten des Spediteurs bei Aufbewahrung der Güter für die Beantwortung der Frage nach der Regelung der Beweislast, wenn die Güter während der Einlagerungszeit Schaden erlitten haben und der Spediteur mit dem Versender in Streit gerät.

Die Beweislast ist verteilt: Der Versender muß darlegen, daß das Gut ohne Quantitäts- und Qualitätsminderung in den Besitz des Spediteurs gelangt ist. Demgegenüber hat der Spediteur zu beweisen, daß er das Gut in demselben Zustande, wie es ihm zugegangen ist, weitergegeben hat, oder daß er — wenn das Gut während der Einlagerung Schaden erlitten hat — die Beschädigung nicht hat abwenden können (R. O. H. G. Bd. 8, S. 192 u. 199). Der Versender braucht also zur Begründung seines Anspruchs nur die Tatsachen anzuführen, die den Verlust oder eine Beschädigung des Gutes während der Besitzzeit des Spediteurs verursacht haben. Zu seinen Gunsten gilt die Rechtsvermutung, daß der Schaden am Gut durch ein Verschulden des Spediteurs entstanden ist. Bestreitet der Spediteur das Vorbringen des Versenders, so muß der Versender die Tatsachen, auf die er seinen Anspruch stützt, beweisen. Darüber hinaus geht seine Beweispflicht nicht: insbesondere braucht er nicht darzutun, daß dem Spediteur ein Verschulden trifft, und welcher Art dieses ist, sowie daß ein Kausalzusammenhang zwischen dem schuldhaften Verhalten und dem eingetretenen Verlust oder Schaden besteht. Demgegenüber hat der Spediteur dafür Beweis zu erbringen, daß er das Gut in dem Zustande, in dem er es erhalten hat, an den Transportunternehmer weitergegeben hat, oder — wenn das Gut während der Aufbewahrungszeit Schaden erlitten hat — darzutun, welche Umstände die Beschädigung oder den Verlust des Gutes herbeigeführt haben und welche Maßregeln er zu deren Abwendung getroffen hat. Sache des Richters ist es, auf Grund der Beweisergebnisse zu entscheiden, daß ein Verschulden des Spediteurs vorliegt, oder daß dieser die Maßregeln getroffen hat, die zur Abwendung der Gefahren erforderlich gewesen sind, welche die Wertminderung oder den Verlust des Gutes zur Folge gehabt haben, mit andern Worten, daß der Spediteur die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Aufbewahrung des Speditionsgutes angewendet hat.

Kann der Spediteur diesen Beweis nicht erbringen, so ist ihm sein Entlassungsbeweis nicht geglückt (Makower S. 1381, III b 3 zu § 390, hierzu auch Burchard, a. a. O. S. 233 ff.). Er ist daher zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Sind die Umstände, die den Schaden verursacht haben, bekannt, so braucht der Spediteur nur zu beweisen, daß er seinerseits alles Erforderliche getan hat, um den Verlust oder den Schaden, den das Gut erlitten hat, abzuwenden.

Ist ein Schaden am Gut durch höhere Gewalt entstanden — z. B. durch Blitzschlag ist der Speicher des Spediteurs in Brand gesetzt worden —, so muß der Spediteur dartun, daß es ihm nicht gelungen ist, Herr des Feuers zu werden (Lutz, Prot. a. a O. 2. Teil, S. 695, auch R. G. Bd. 21 S. 18).

Wenn ein Dritter den Verlust oder Schaden am Gut verursacht hat — z. B. ein Dieb hat das Gut gestohlen —, so muß der Spediteur beweisen, daß der Lagerraum gut verschlossen bezw. genügend bewacht war (R. G. Bd. 20, S. 124).

Dagegen braucht der Spediteur, wenn im Lagerraum Feuer ausgebrochen ist, die Ursache des Brandes aber nicht aufgeklärt werden kann, nur darzutun, daß er sowohl bei der Aufbewahrung des Gutes, als auch später beim Ausbruche des Feuers seiner Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nachgekommen ist. Hier wird bis zum Hervortreten von Momenten, die ein Verschulden des Spediteurs begründen[1]), zu Gunsten des Spediteurs angenommen, daß der Brand durch höhere Gewalt entstanden ist (Burchard, a. a. O. S. 232 ff., Düringer-Hachenburg, a. a. O. III, S. 388). Ist als nachgewiesen anzusehen, daß Brandstiftung die Ursache des Unterganges oder der Beschädigung des Gutes gewesen ist, dann muß der Spediteur dartun, daß er nicht der Brandstifter gewesen ist, sowie daß der Brand durch einen von ihm nicht zu vertretenden Umstand verursacht worden ist, sondern daß er bei der Aufbewahrung des Gutes und bei den Löschungsmaßregeln bis zu Ende sorgfältig verfahren ist (Burchard, a. a. O. S. 232—241. R. G. Bd. 11, S. 134; Düringer-Hachenburg, Bd. III S. 388 Note IV zu § 390). Die Frage, ob der Spediteur dann, wenn der Versender ein Verschulden desselben behauptet, das den Verlust oder Schaden am Gut herbeigeführt haben soll, nur insoweit den Entlastungsbeweis zu führen braucht, als vom Versender ein Verschulden behauptet wird, ist in der Literatur

[1]) Er hat z. B. allgemein übliche oder ihn speziell erteilte Vorsichtsmaßregeln nicht ergriffen. Dann wird bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, daß der Verlust oder Schaden durch Vernachlässigung dieser Vorsichtsmaßregeln verursacht worden ist.

bestritten. Das Reichsoberhandelsgericht (Bd. 8 S. 200 201, und Bd. 12 S. 386; so auch Fuchsberger[1]) und Staub (a. a. O. S. 1768, Anm. 3 zu § 390) sowie Makower, a. a. O. S. 1381 III b 5 zu § 390) haben sie bejaht. Dieser Ansicht wird man sich aus Billigkeitsgründen anzuschließen haben; denn es wäre unbillig, wollte man dem Spediteur den gesamten Entlastungsbeweis aufbürden, während der Versender selbst nur ein Interesse an der Feststellung bestimmter von ihm behaupteter Tatsachen bekundet[2]).

Wenn der Schaden oder Verlust am Gut durch ein Verschulden des Versenders selbst entstanden ist, so hat der Spediteur zu beweisen, daß der Versender oder dessen Angestellter diesen verursacht hat, und wenn es sich um ein Gut handelt, an dem ein Schaden infolge seiner natürlichen Beschaffenheit eingetreten ist, den Nachweis zu führen, daß der Schaden trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt unabwendbar war (R. O. H. G. Bd. 8 S. 192; Bd. 19 S. 211; Burchard, a. a. O. S. 236).

Für einen Schaden oder Verlust, der durch ein Verschulden seiner Angestellten entstanden ist, haftet der Spediteur gemäß § 278 B. G. Bs. wie für eigenes Verschulden.

IV. Bei der Besprechung der Pflicht des Spediteurs zur Aufbewahrung des Gutes ist noch die Frage zu beantworten, ob der Spediteur verpflichtet ist, die Güter selbst aufzubewahren, oder ob er damit einen Dritten betrauen kann, ohne für diesen aus § 278 B. G. Bs. haften zu müssen.

Wie oben (§ 2 am Ende) ausgeführt, ist der Speditionsvertrag ein Dienstvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat; auf ihn finden die Bestimmungen des B. G. Bs. Anwendung, auf die in § 675 B. G. Bs. Bezug genommen ist. Hierbei ist der § 664 nicht erwähnt, der dem Beauftragten zu substituieren erlaubt, wenn es die Verkehrssitte mit sich bringt, und ihm Haftung nur für culpa in eligendo auferlegt. Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß der Spediteur nicht nur für culpa in eligendo haftet, wenn er einem Dritten die Aufbewahrung der Güter überläßt. Der Spediteur hat also die Aufbewahrung der Güter selbst zu bewirken (§ 613 B. G. Bs.). Wenn er daher einem Dritten diese Aufbewahrung überträgt, so liegt darin eine Verletzung der vertraglich übernommenen Aufbewahrungspflicht gegenüber dem Versender. Für alle Folgen der Verletzung dieser Pflicht hat er einzustehen, es sei denn, daß der Versender ihm

[1]) Die Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Handelsrechts. Gießen 1881, S. 728.

[2]) A. A. Düringer-Hachenburg, a. a. O., Bd. III, S. 388, Note IV zu § 390.

die Übertragung der Aufbewahrung gestattet hat[1]). Dagegen handelt der Spediteur nicht pflichtwidrig, wenn er sich bei der Aufbewahrung der Unterstützung eines Dritten bedient. Für diesen haftet er nach § 278 B. G. Bs.

Hat der Spediteur die ihm anvertrauten Güter in Räumen untergebracht, die er von einem Dritten ermietet hat — sei es, daß er eigene Räume nicht hat, sei es, daß in den eigenen Räumen kein Platz mehr vorhanden ist —, so hat er in gleicher Weise zu haften, wie wenn er die Güter in eigenen Räumen untergebracht hätte. Er hat jedoch die ermieteten Lagerräume genau zu untersuchen, ob sie auch für die Einlagerung geeignet sind.

Die Aufbewahrungspflicht des Spediteurs ist dagegen eine andere, wenn er den Antrag auf Versendungsbesorgung ablehnt, ihm aber die Güter bereits zugegangen sind. Für diesen Fall bestimmt § 362 H. G. Bs. in Absatz 2, daß der Spediteur die mitgesandten Waren auf Kosten des Antragstellers, soweit er für diese Kosten gedeckt ist, und soweit es ohne Nachteile für ihn geschehen kann, einstweilen vor Schaden zu bewahren hat. Hier haftet der Spediteur nicht aus einem Speditionsvertrage, denn ein solcher ist infolge der Ablehnung des Antrags durch ihn überhaupt nicht zustande gekommen. Demzufolge ist auch die Haftung des Spediteurs in diesem Falle eine andere: Der Spediteur kann das Gut auch bei einem Dritten oder in einem öffentlichen Lagerhause unterbringen, ohne eine Haftung seinerseits aus § 278 B. G. Bs. zu begründen. Ein Schaden, den das Gut durch ein Verschulden des Spediteurs erleidet, regelt sich nach den allgemeinen Bestimmungen. Da die Behandlung dieses Punktes über den Rahmen dieser Arbeit hinausgeht, kann hier nicht näher darauf eingegangen werden.

§ 9.

III. Die Ausführung der Versendung des Speditionsgutes.

I. Die Ausführung der Versendung besteht in der Vornahme alles dessen, was zum Zwecke der Beförderung des Gutes an seinen Bestimmungsort erforderlich ist.

a) Bevor der Spediteur zur Versendung des Gutes selbst schreitet, muß er sich davon überzeugen, daß das Gut in einem transportfähigen Zustande ist. Hierzu gehört zunächst einmal die Prüfung der Verpackung. Bei schlecht verpackten Gütern hat er

[1]) Von Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch und Einführungsgesetz. 2. Bd., 3. und 4. Auflage. München 1908, S. 400. A. A. Burchard, a. a. O., S. 242/243 und Senckpiel, a. a. O., S. 150 § 102

die Verpackung zu ergänzen. Inwieweit er zur Vornahme der Verpackung selbst verpflichtet ist, ist oben in § 7 ausgeführt worden.

Damit auf der Reise keine Verwechslung mit andern Gütern vorkommt, wird das Gut mit Merkzeichen versehen. Falls der Versender solche nicht schon an dem Gute angebracht hat, hat der Spediteur hierfür Sorge zu tragen. Diese Merkmale müssen deutlich sichtbar sein. Bei nicht verpackten Gütern sind sie am Gute selbst anzubringen, es sei denn, daß das Gut, wenn es ohne derartige Abzeichen zur Versendung gelangt, einer Verwechselung mit andern Gütern nicht ausgesetzt ist. Zu den äußeren Kennzeichen gehört auch die Art der Verpackung, z. B. Kiste, Sack, Ballen, Karton usw. Diese Merkzeichen muß der Spediteur in den erforderlichen Begleitpapieren, bei Übergabe an einen Frachtführer zu Lande oder auf Binnenwässern in den Frachtbrief eintragen.

b) Zu den Begleitpapieren gehören auch die von den Steuer-, Zoll- und Polizeibehörden über das Gut auszustellenden Urkunden, die zur Versendung erforderlich sind.

Der Spediteur ist an die Angaben des Versenders, die dieser ihm bei Übergabe des Gutes über dessen Inhalt macht, gebunden. In Zweifelsfällen, z. B. bei unklaren Angaben und beim Fehlen derselben, hält er entweder Rückfrage beim Versender oder überzeugt sich vom Inhalte des Gutes durch Öffnen der Verpackung. Dieser letztere Weg empfiehlt sich, wenn wegen Zeitmangels eine Rückfrage untunlich ist. In dieser Weise kann er auch verfahren, wenn er begründeten Verdacht hegt, daß die Angaben des Versenders über den Inhalt des Gutes nicht richtig sind (so Senckpiel, a. a. O. S. 125, § 86 f). Der Spediteur hat weiter dafür zu sorgen, daß die Begleitpapiere rechtzeitig in die Hände des Empfängers gelangen, damit dieser über das Gut verfügen kann. Sie müssen also spätestens gleichzeitig mit der Ankunft des Gutes am Wohnsitze des Empfängers in dessen Händen sein; denn nur durch Vorlegung der Papiere kann sich der Empfänger als Verfügungsberechtigter legitimieren (vergl. §§ 447, 645 Abs. 2 H. G. Bs.; R. G. Bd. 13, S. 63). Der Spediteur macht sich demnach schadenersatzpflichtig, wenn die Begleitpapiere zu spät beim Adressaten eintreffen. Der Schaden umfaßt auch die Liegegelder für das Gut, die durch die verzögerte Absendung des Konnossements am Bestimmungsorte erwachsen sind. Ferner haftet er für die Richtigkeit der Angaben in den Begleitpapieren. Diese Haftung fällt aber weg, wenn er die Papiere nach den Angaben des Versenders ausfüllt. Verpflichtet zur Prüfung des Inhalts des Gutes ist der Spediteur nicht. Er kann daher für einen Schaden, der am

Gute selbst oder an andern mit diesen in Berührung gekommenen Gütern infolge falscher Angaben über dessen Inhalt entstanden ist, nicht verantwortlich gemacht werden, es sei denn, daß er die Unrichtigkeit der Angaben kennt. Der Frachtführer kann aber diese weitergehende Haftung des Spediteurs dadurch begründen, daß er die Ausstellung des Frachtbriefs und Bezeichnung des Gutes nach seiner Beschaffenheit in den Frachtbrief verlangt (Burchard in Goldschmidts Zeitschrift, a. a. O. Bd. 62, S. 513).

c) Ungenaue Angaben über die Adresse des Empfängers — der Versender hat z. B. nur Frankfurt als Bestimmungsort angezeigt — muß der Spediteur aufklären und ergänzen, es sei denn, daß er für den Versender schon wiederholt ähnliche Transporte unter der im übrigen mit den früheren Angaben übereinstimmenden Adresse besorgt hat.

d) Wenn der Spediteur bei Auswahl der Reiseroute für das Gut die Wahl zwischen mehreren und verschiedenartigen Wegen und Transportmitteln hat, so muß er sich überlegen, ob das Gut auf dem kürzeren und billigeren Wege, der aber zeitraubender ist, oder dem längeren, kostspieligeren, auf dem es aber sein Ziel eher erreicht, transportiert werden muß. Steht ihm der Wasserweg zur Wahl, so muß er berücksichtigen, ob die Jahreszeit der Schiffahrt günstig ist, und ob die Schiffahrt während der voraussichtlichen Dauer des Transportes freibleibt. In Kriegszeiten werden besondere Bedenken entstehen, so kann z. B. das Schiff, das das Gut bei sich führt, angehalten und durchsucht oder sonst an der Weiterfahrt gehindert werden, oder der Landtransport kann vom Feind bedrohtes oder gar besetztes Gelände berühren. Liegen solche besondere Umstände vor, die den Transport gefährden — Krieg, Hochwasser, Eisgang usw. — so muß der Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns überlegen, wie das Gut am ungefährdesten sein Ziel erreichen kann. Deshalb darf er sich nicht scheuen, das Gut nötigenfalls auf einem Umwege seinem Ziele zuzuführen.

Für den Fall, daß der Spediteur das Gut teils auf dem Wasserwege, teils auf dem Schienenwege befördern läßt, muß er die Umladezeit in seine Berechnung einbeziehen: Das Gut muß günstigen Anschluß haben, damit es rechtzeitig beim Empfänger eintrifft[1]).

[1]) Für den Umladeverkehr zu sorgen, ist der Spediteur an sich nicht verpflichtet; denn das Umladen gehört nicht zu den Tätigkeiten, die sich für den Spediteur aus dem Speditionsvertrage ergeben. In der Regel wird er aber dafür Sorge tragen und zu diesem Zwecke einen besonderen Vertrag (Werkvertrag) mit dem Versender abschließen (vergl. Seuckpiehl, a. a. O. S. 108 § 75.

Bestimmte Regeln für das Verhalten des Spediteurs bei der Auswahl des Transportweges lassen sich nicht aufstellen. Die Frage, welchen Transportweg der Spediteur zu wählen hat, ist vielmehr von Fall zu Fall zu entscheiden. Ausschlaggebend ist das Interesse des Versenders (vergl. hierzu die Entscheidung in Bolzes Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bd. 8, S. 201 f., Nr. 437).

e) Das Gut muß rechtzeitig zur Absendung kommen. Der Spediteur muß berechnen, wieviel Zeit das Gut für die Reise braucht und hierbei beachten, wann es an seinen Bestimmungsort eintreffen muß. Kann das Gut nur bei Versendung als Eilgut — also auf eine beschleunigte Art, die aber mehr Kosten als die Versendung z. B. als Frachtgut verursacht — rechtzeitig an seinem Bestimmungsorte ankommen, so muß sich der Spediteur für diese Transportart entscheiden. Er braucht nicht erst noch einmal Rückfrage beim Versender zu halten; denn auf Grund der Angabe des Versenders über den Zeitpunkt der Ankunft ist er, gemäß seiner Pflicht, die Interessen des Versenders wahrzunehmen, zur Wahl dieser Transportart verpflichtet. Bestimmte Anweisungen des Versenders über die Art des Transportes hat er zu respektieren. Er ist jedoch in diesem Falle frei von der Verpflichtung zum Schadensersatz, wenn das Gut infolge der Beachtung dieser Anweisungen irgend einen Schaden erleidet: denn die Anordnungen des Versenders über den Reiseweg und die Transportart schalten insoweit die Sorgfaltspflicht des Spediteurs aus.

Hat der Versender dem Spediteur keine Weisung über die Ausführung des Transportes erteilt, so hat der Spediteur die Versendungsbesorgung in der gewöhnlichen, d. h. der üblichen Art und Weise vorzunehmen. Er muß also das Gut als Frachtgut absenden. Allerdings kann ihm der Versender stillschweigend Weisung zur Wahl einer andern als der üblichen Transportart erteilen, z. B. wenn er ihm mit dem Gute einen Eilfrachtbrief übergibt. Ist dieser nur bis zu einer Zwischenstation als Eilfrachtbrief ausgestellt, so hat das Gut den Rest des Weges als Frachtgut zurückzulegen.

Wie der Spediteur einerseits für rechtzeitige Aushändigung des Gutes an den Empfänger Sorge zu tragen hat, so darf er andrerseits das Gut nicht schneller befördern, als der Versender angibt. Tut er dies trotzdem, so ist er schadensersatzpflichtig. Nehmen wir z. B. an, der Versender händigt einem Spediteur Ware zur Versendung an einen Kunden in H. aus, ohne besondere Anweisung zu erteilen, der Spediteur versendet aber das Gut als Eilgut; infolgedessen kommt das Gut bedeutend früher an seinen

Bestimmungsort an. Nach Aushändigung des Gutes an den Empfänger gerät dieser in Konkurs. Hätte der Spediteur dagegen das Gut als Frachtgut verschickt, so wäre es bei Ausbruch des Konkurses über das Vermögen des Empfängers noch nicht in dessen Besitz gewesen, der Versender hätte also noch anderweit über das Gut verfügen können. Es liegt klar auf der Hand, daß der Spediteur weisungswidrig gehandelt hat. Er hat demnach für den durch sein Verhalten erwachsenen Schaden einzustehen.

II. In § 408 H. G. Bs. ist die Pflicht des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Wahl des Transportunternehmers besonders betont. Das französische Recht legt dem commissionaire de transport — dem entsprechenden Institut des deutschrechtlichen Spediteurs — eine weit größere Haftung auf: der commissionaire haftet für den von ihm angenommenen Transportunternehmer als garant. Er hat also dafür einzustehen, daß der voiturier oder entrepreneur das Gut rechtzeitig und unversehrt am Bestimmungsorte dem Adressaten aushändigt: seine Haftung geht sogar noch weiter bis zur force majeure. Anders der Spediteur: Er kommt seiner Sorgfaltspflicht nach, wenn er einen geeigneten, d. h. einen zuverlässigen, pünktlichen Transportunternehmer auswählt, der die erforderlichen Kenntnisse hat. Er muß sich vergewissern, ob der Transportunternehmer diese Eigenschaften besitzt. In der Literatur wurde früher der Standpunkt vertreten, daß ein Transportunternehmer dann als zuverlässig anzusehen sei, wenn er bereits dreimal die ihm anvertrauten Sendgüter richtig an Ort und Stelle brachte (Wengler, a. a. O. S. 95 und Anm. daselbst). Ob ein Transportunternehmer geeignet ist, muß jedoch von Fall zu Fall entschieden werden. Bei der Landfracht wird dem Spediteur die Entscheidung über diese Frage regelmäßig keine Schwierigkeiten bereiten, denn bei dem so weitverzweigten Eisenbahnnetz wird ihm in den meisten Fällen die Eisenbahn zu Gebote stehen, gegen die als Transportunternehmer in der Regel keine Bedenken bestehen. Kommt ein Verfrachter in Frage, so wird der Spediteur auch hier in den meisten Fällen eine Reihe großer und bekannter Transportunternehmer zur Auswahl haben, die zur Ausführung des Transportes geeignet sind. Vorsichtiger muß er dagegen sein, wenn die ihm zur Wahl stehenden Beförderer nur Rollfuhrunternehmer mit kleinerem Geschäftsbetriebe sind.

Die Wahl des Transportunternehmers hat der Spediteur selbst vorzunehmen. Die §§ 675, 613 B. G. Bs. bestimmen, daß der zur Dienstleistung Verpflichtete die Dienste mangels gegenteiliger Weisung in Person zu leisten hat. Wenn er daher die

Wahl einem Frachtmäkler, Güterbestatter oder Schiffsprokureur überträgt, so haftet er für ein Verschulden dieser Personen wie für eigenes[1]) (§ 278 B. G. Bs.).

III. Hat der Spediteur den geeigneten Transportunternehmer herausgesucht, so erfolgt nunmehr der Abschluß des Frachtvertrags. Diesen muß der Spediteur unter den für den Versender günstigsten Bedingungen abschließen. Er darf nicht zulassen, daß der Transportunternehmer seine Haftung einschränkende Bedingungen stellt. Nun kommt es aber häufig vor, daß gerade große und sichere Transportunternehmer Verträge ohne solche Klauseln nicht schließen. Hier ist der Spediteur vor die Frage gestellt: Soll er sich unter diesen Transportunternehmern denjenigen aussuchen, der unter den relativ günstigsten Bedingungen die Beförderung übernimmt, oder soll er zu höheren als den gewöhnlichen Frachtsätzen abschließen? Diese Frage ist von Fall zu Fall zu entscheiden: so wird bei einem weniger wertvollen Gute dem Versender in erster Linie an einer billigen Beförderung gelegen sein. Das Reichsoberhandelsgericht (Bd. 15 S. 225) hat einmal dahin entschieden, daß der Spediteur, vor diese Alternative gestellt, zur Sicherheit des Transportes von der Beförderung unter günstigen Bedingungen abzusehen und zu höheren als den gewöhnlichen Frachtsätzen abzuschließen hat (vergl. auch Goldschmidt, Zeitschrift, a. a. O. Bd. 40, S. 534 Nr. 275, die Entscheidung des O. L. G. Hamburg). Maßgebend ist in diesen Fällen der — ausgesprochene oder mutmaßliche — Wille des Versenders.

Alle Vorteile aus dem Transport hat der Spediteur dem Versender gutzuschreiben, so z. B., wenn er unter besonders günstigen Bedingungen einen Frachtvertrag geschlossen hat. Hat der Versender ihm einen Limito gesetzt, so darf er denselben nicht überschreiten, wohl aber kann er zu einem billigeren Frachtsatze abschließen. Die Differenz kommt dem Versender zugute. Ueberschreitet der Spediteur den Limito, so hat er nicht gemäß dem Speditionsvertrage gehandelt, der Versender kann aus diesem Grunde das Rechtsgeschäft zurückweisen; der Zurückweisung kann der Spediteur dadurch vorbeugen, daß er sich erbietet, den den Limito überschreitenden Betrag zu tragen.

Das im Vorstehenden über die Wahl des Transportunternehmers Gesagte gilt entsprechend für die Wahl des Zwischenspediteurs. Der Zwischenspediteur ist ein Spediteur, der das an ihn adressierte Gut entweder weiter zu versenden oder an den Em-

[1]) Unbeschadet seines Rückgriffsrechts gegen die Person, die es bei Vermittelung des Abschlusses des Frachtvertrags an der nötigen Sorgfalt hat fehlen lassen (Burchard in Goldschmidts Zeitschrift, a. a. O. Bd. 62 S. 512 ff).

pfänger abzuliefern übernimmt. Auch die Wahl des Zwischenspediteurs hat der Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorzunehmen. Vorher hat er zu erwägen, ob in dem gegebenen Falle überhaupt die Wahl eines Zwischenspediteurs erforderlich ist. Sie ist es z. B. dann, wenn der Spediteur die Versendung für die ganze Strecke, die das Gut durchläuft, nicht übernehmen kann, sei es, daß der Transport für die ganze Strecke nicht von einem Beförderer allein ausgeführt werden kann, — dies trifft bei teilsweisen Land- und Wassertransport oder bei einem Transport über die Grenzen des Reichs zu, — sei es, daß die Aushändigung des Gutes an den Empfänger nur mit besonderem Aufwand an Mühe und Kosten zu bewerkstelligen ist. Mit dem Zwischenspediteur schließt der erste Spediteur einen Speditionsvertrag, in dem er selbst die Stellung eines Versenders einnimmt. Bei der Wahl des Zwischenspediteurs hat er für culpa in eligendo einzustehen. Liegt kein genügender Grund zur Annahme eines Zwischenspediteurs vor, so darf der Spediteur im Falle der Annahme eines solchen dem Versender die hierdurch erwachsenen Mehrkosten nicht berechnen, auch haftet er für allen Schaden, der infolge Verschuldens des Zwischenspediteurs eintritt; denn dieser ist sein Erfüllungsgehilfe nach § 278 B. G. Bs. In gleicher Weise haftet er, wenn er die Wahl, auch wenn sie an und für sich erforderlich war, durch einen Dritten, z. B. einen Mäkler, vornehmen läßt.

Vom Zwischenspediteur ist der Unterspediteur zu unterscheiden, dem der vom Versender beauftragte Spediteur die gesamte Besorgung der ihm aufgegebenen Güterversendung überträgt. Zur Annahme eines Unterspediteurs ist der Spediteur nicht berechtigt. Wenn er daher einem Unterspediteur die Versendungsbesorgung überträgt, so darf er die Provision nur einmal berechnen und haftet ferner für den Unterspediteur wie für einen Erfüllungsgehilfen nach § 278 B. G. Bs. Im übrigen ist die Stellung des Unterspediteurs zum Spediteur dieselbe, wie die des letzteren zum Versender.

IV. Schließlich muß der Spediteur das Gut nebst den erforderlichen Begleitpapieren dem Transportunternehmer übergeben. Die Verladung des Gutes ist meist Sache des letzteren, es sei denn, daß sich der Spediteur durch Abschluß eines besonderen Vertrags mit dem Versender dazu verpflichtet hat. Ein dahingehender Vertrag geht neben dem Speditionsvertrage her, begründet mithin eine Verpflichtung des Spediteurs aus dem letzteren nicht.

Ob der Spediteur verpflichtet ist, den Versender von der Ausführung der Versendungsbesorgung in Kenntnis zu setzen, ist Frage des Einzelfalls; er hat dem Geschäftsherrn die „erforder-

lichen" Nachrichten zukommen zu lassen. Welche Nachrichten als „erforderlich" anzusehen sind, ist oben in § 4 (am Ende) ausgeführt.

Eine Pflicht, das Gut während des Transportes zu beobachten oder den Transport zu überwachen, besteht für den Spediteur nicht.

§ 10.

IV. Die Versicherung des Speditionsgutes.

I. Über die Pflicht des Spediteurs zur Versicherung des Speditionsgutes gibt die Vorschrift des § 390 Abs. 2 (in Verbindung mit § 407 Abs. 2) H. G. Bs. an:

> Der Spediteur ist wegen der Unterlassung der Versicherung nur verantwortlich, wenn er von dem Versender angewiesen war, die Versicherung zu bewirken.

Es muß also der Versender, um die Verpflichtung des Spediteurs zur Versicherung des Gutes zur Entstehung zu bringen, eine dahingehende Willenserklärung dem Spediteur gegenüber abgeben. Diese muß dem Spediteur zugegangen sein. Im einzelnen sei hierzu folgendes ausgeführt:

Der Versender muß seinen Willen, daß der Spediteur das Gut versichern soll, unzweideutig zum Ausdruck bringen. Eine besondre Form ist für diese Willenserklärung nicht erforderlich. Der Versender kann demnach schriftlich oder mündlich, durch Boten oder Vertreter bei Abschluß des Speditionsvertrags oder nachträglich dem Spediteur die Anweisung zukommen lassen. Diese Weisung steht auf gleicher Stufe mit den in § 408 Abs. 1 H. G. Bs. erwähnten, die oben in § 4 besprochen worden sind.

Eine Weisung zur Versicherung liegt schon dann vor, wenn der Versender dem Spediteur, mit dem er in Geschäftsverbindung steht, ein Gut mit dem Bemerken zuschickt, die Versendung „wie bisher" oder „wie üblich" vorzunehmen, und bei den vorausgegangenen Versendungsbesorgungen, auf die sich diese Worte beziehen, die Güter regelmäßig versichert worden sind. Man kann ferner noch weitergehend den Spediteur dann zur Vornahme der Versicherung als verpflichtet ansehen, wenn er von dem Versender, mit dem er in Geschäftsverbindung steht, bei Absendung einer bestimmten Art von Gütern allgemein angewiesen worden ist, diese zu versichern, auch wenn er bei den folgenden Versendungsbesorgungen keine besondere Weisung hierzu erhalten hat. In einem solchen Falle muß der Versender gerade besondere Anweisung, die Versicherung nicht vorzunehmen, erteilen, wenn er diese bestimmte Art von Gütern einmal nicht oder überhaupt nicht mehr versichert haben

will. Ein Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin [1]) erklärt sogar, daß der Spediteur zur Vornahme der Versicherung verpflichtet ist, wenn ihm der Versender ein Gut aushändigt und in den Begleitpapieren einen Wert angibt und sich nicht aus den Umständen des Falls unzweifelhaft ergibt, daß diese Wertdeklaration nur für Zwecke des Zoll- und statistischen Wertes erfolgt sei. Die Ansicht von Staub (a. a. O. S. 1768, Anm. 7 zu § 390) und Lehmann-Ring (a. a. O., S. 227 Nr. 8 zu § 390), die den Spediteur zur Vornahme der Versicherung der Güter sogar dann für verpflichtet erachten, — ohne daß eine besondre Weisung vorliegt — wenn die Versicherung handelsüblich ist, läßt sich m. E. mit der gesetzlichen Bestimmung des § 390 Abs. 2 H. G. Bs. nicht in Einklang bringen; denn dort heißt es ausdrücklich: „Der Spediteur ist nur dann verantwortlich usw.", knüpft also die Versicherungspflicht an eine ausdrückliche Willensäußerung des Versenders. Den Versender auf die Ratsamkeit der Versicherung hinzuweisen, ist der Spediteur nicht verpflichtet (Staub, a. a. O., S. 1807 Anm. 12 zu § 408).

II. Gegen welche Schäden der Spediteur das Gut zu versichern hat, bestimmt sich in erster Linie nach dem Inhalte der Weisung. Ist diese allgemein gehalten, z. B. „Versicherung gegen jeden Schaden", so hat der Spediteur das Gut gegen alle Schäden zu versichern, die gerade diesem Gute auf dem Transporte drohen. Der Versender kann jedoch die Versicherung auf bestimmte Gefahren beschränken. Eine solche Beschränkung ist bindend für den Spediteur. Schließt er einen weitergehenden Versicherungsvertrag, so handelt er weisungswidrig. Der Versender kann daher das Geschäft zurückweisen [2]), es sei denn, daß sich der Spediteur verpflichtet, die Mehrkosten zu tragen.

III. Die Pflicht zur Versicherung des Gutes wird nach Empfang einer dahingehenden Weisung Bestandteil des Speditionsvertrags. Auf sie finden demnach die Vorschriften über die Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, zur Wahrnehmung der Interessen des Versenders und zur Befolgung weiterer die Versicherung betreffender Weisungen Anwendung.

Die Auswahl des Versicherers muß er mit der nötigen Sorgfalt vornehmen; er muß sein Augenmerk besonders auf die Kreditwürdigkeit des Versicherers richten. Zulässig ist der Abschluß mit einem Versicherer, der nach der öffentlichen Meinung als kredit-

---

[1]) Dove und Apt, Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Berlin 1900, S. 168 Nr. 14.

[2]) Über das Zurückweisungsrecht des Versenders ist oben in § 4 bei Behandlung der Weisungen gesprochen worden.

würdig gilt. Dem Spediteur steht es frei, auch einen ausländischen Versicherer auszuwählen, sofern dieser nur die nötigen Garantien bietet, (wenn der Versicherer z. B. im Inlande genügendes, der Zwangsvollstreckung zugängliches Vermögen besitzt, R. O. H. G. Bd. 25, S. 73).

Den Versicherungsvertrag hat der Spediteur unverzüglich abzuschließen, andernfalls er sich schadensersatzpflichtig macht. Hat das Gut z. B. durch höhere Gewalt — Hochwasser oder Blitzschlag — einen Schaden erlitten oder ist es durch einen derartigen Unfall vollständig zu Grunde gegangen, so haftet der Spediteur trotz der vis maior für den erwachsenen Schaden. Die Höhe des Schadens ist dann dem Betrage gleich, den bei vorgenommener Versicherung der Versicherer zu zahlen gehabt hätte.

Den Versicherer muß der Spediteur selbst auswählen. Beauftragt er damit einen Dritten, z. B. einen Mäkler, so haftet er für ein Verschulden desselben im gleichen Umfange wie für eigenes: der Mäkler ist sein Erfüllungsgehilfe gemäß § 278 B. G. Bs. Hat ihm der Versender einen bestimmten Versicherer angegeben, so hat er mit diesem den Versicherungsvertrag abzuschließen. Er wird von jeder Haftung wegen Annahme dieses Versicherers frei: denn infolge der Anweisung seines Geschäftsherrn zum Abschlusse mit einem bestimmten Versicherer fällt seine Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Auswahl des Versicherers weg.

IV. Den Versicherungsvertrag schließt der Spediteur in eignem Namen. Demzufolge hat er auch die Pflichten eines Versicherungsnehmers zu erfüllen. Er muß daher in erster Linie dafür sorgen, daß der Anspruch auf die Versicherungssumme erhalten bleibt. Demnach hat er die Prämien zu zahlen, die erforderlichen Anzeigen rechtzeitig zu erstatten, überhaupt alle Bedingungen des Versicherungsvertrages genau zu beachten. Den Versicherungsvertrag hat er zu möglichst günstigen Bedingungen zu schließen. Hat ihm der Versender ein bestimmtes Interesse nicht angegeben, so genügt es, wenn der Spediteur das Eigentumsinteresse des Versenders versichert, d. i. das Interesse, das der Eigentümer des Gutes an dessen Erhaltung hat (R. G. Bd. 13, S. 100). Will der Versender auch das Interesse an der rechtzeitigen Ankunft des Gutes versichert haben, so muß er den Spediteur dahingehend anweisen. Unter dem Interesse ist der Wert des Gutes in unbeschädigtem Zustande zu verstehen. Geht also das Gut zu Grunde, so hat der Versender dessen Wert ersetzt zu erhalten, wird es beschädigt, dann die Differenz zwischen dem Werte des Gutes in unbeschädigtem und dem in beschädigtem Zustande. Gleichgültig hierbei ist, ob der Versicherte — der Versender — Eigentümer des Gutes ist oder

nicht. Besondre Weisungen des Versenders hinsichtlich des Versicherungsvertrags hat der Spediteur zu befolgen. Ist es ihm jedoch nicht möglich, die Versicherung des Gutes in der vom Versender angegebenen Weise vorzunehmen — der Versender will z. B. unter Ausschluß von Klauseln das Gut billiger versichert haben, als die Versicherer am Orte abschließen, — so hat er den Versender unverzüglich davon zu benachrichtigen und anderweite Weisung einzuholen. Er darf und muß aber von dieser Benachrichtigung absehen und die Versicherung unter den am Orte üblichen Bedingungen eingehen, wenn zur Einholung anderweiter Weisung des Versenders die Zeit zu kurz oder wenn die Benachrichtigung sonst untunlich ist. Er hat dann die Versicherung in einer dem Willen und Interesse des Versenders am besten entsprechenden Weise vorzunehmen.

Den Versicherungsvertrag muß er unter den für den Versender günstigsten Bedingungen abschließen und beachten, daß der Versicherer keine Befreiungsklauseln hinsichtlich seiner Haftung aus dem Versicherungsvertrage in den Vertrag bringt. Wenn nun der Spediteur einen Versicherungsvertrag ohne jede derartige Klausel schließen will, so muß er besonders hohe Prämien zahlen. In der Regel schließen die Versicherer ihre Haftung bezüglich bestimmter Gefahren aus. Es haben sich nach dieser Richtung hin Ortsgebräuche ausgebildet. Will der Versender das Gut gegen alle Gefahren versichert haben, so muß er dem Spediteur dahingehende Weisung erteilen, andernfalls der Spediteur berechtigt ist, die Versicherung unter den ortsüblichen Bedingungen vorzunehmen. Der Spediteur hat dann seiner Sorgfaltpflicht genügt und kann vom Versender nicht in Anspruch genommen werden, wenn das Gut z. B. durch inneren Verderb zu Grunde geht, eine Versicherung gegen diese Gefahr aber, weil sie nicht ortsüblich ist, im Vertrage ausgeschlossen war (Goldschmidt, Zeitschrift, a. a. O., Bd., 40, S. 532, Nr. 267; Buchard, a. a. O., S. 268; R. G. Bd. 6, S. 115). Bei dem Seetransport erstreckt sich die Versicherung üblicher Weise nur auf die eigentliche Seegefahr, nicht auch auf die sonstigen Transportgefahren. Besondre Bestimmungen über die Seeversicherung enthalten die §§ 778—900 H. G. Bs.

Versichert der Spediteur das Gut ohne Anweisung, so handelt er als Geschäftsführer ohne Auftrag und hat in der Regel einen Anspruch auf Rückerstattung der Kosten, die durch die Vornahme der Versicherung erwachsen sind (§§ 683—685 B. G. Bs.) Dieser Anspruch fällt weg, wenn der Versender die Versicherung ausdrücklich untersagt (Makower, a. a. O., S. 1386, IV d zu § 390; Lehmann-Ring, a. a. O., S. 227 Nr. 8 zu § 390) oder sie bei frü-

heren Güterversendungen verboten hatte: denn dann handelt der Spediteur gegen den ausgesprochen Willen des Versenders (§ 678 B. G. Bs.)

Erleidet das Gut Schaden, so hat der Spediteur sofort die nötigen Schritte zur Wahrung der Interessen des Versenders zu ergreifen und muß auf Verlangen des Versenders alle Ansprüche aus dem Versicherungsvertrage gemäß §§ 384 Abs. 2, 407 Abs. 2 H. G. Bs. an ihn abtreten. (Lehmann-Ring, a. a. O., S. 228 Nr. 10 zu § 390).

V. Die Frage, ob der Spediteur berechtigt ist, selbst als Versicherer in den Speditionsvertrag einzutreten, ist in der Literatur umstritten, Staub (a. a. O., S. 1807, Anm. 12 zu § 408) und Lehmann-Ring (a. a. O., S. 228 Nr. 10 zu § 390) verneinen diese Frage. Auch Burchard (a. a. O., S. 277) führt aus, daß „der Spediteur im Zweifel nicht berechtigt gilt, bei einem ihm erteilten Versicherungsauftrage selbst als Versicherer einzutreten", während Düringer-Hachenburg (a. a. O., S. 389, Note Vd zu § 390) und Makower (a. a. O., S. 1382, IVc zu § 390) die entgegengesetzte Ansicht vertreten.

VI. Die Fassung des Artikel 367 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs hat in der Literatur[1]) Veranlassung gegeben zur Erörterung der Frage, ob ein besonderer Vertrag zwischen dem Spediteur und dem Versender notwendig ist, um eine Verpflichtung des ersteren zur Versicherung des Gutes entstehen zu lassen. Angenommen, es sei ein Vertrag erforderlich, so würde die Konsequenz dahin führen, das es dem Spediteur freistünde, trotz Annahme des Speditionsvertrags den Versicherungsauftrag abzulehnen. Der Spediteur könnte also die Spedition ausführen, ohne das Gut versichern zu müssen und ohne vom Versender in Anspruch wegen der unterlassenen Versicherung genommen werden zu können, wenn z. B. das Gut infolge eines Unfalls, der trotz Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns sich ereignet hat, Schaden erlitten hat, den der Versender im Falle der Versicherung ersetzt bekommen hätte. Der „Versicherungsauftrag" im Sinne des Art. 367 des A. D. H. G. Bs., ist aber nicht ein besonderer Auftrag im technischen Sinne, sondern eine Anweisung für den Spediteur wie jede andre. Dies beweist auch die jetzige Fassung dieser Gesetzesstelle — § 390 Abs. 2 H. G. Bs. — Wenn demnach der Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt und der Versender ihm Anweisung zur Versicherung des Gutes erteilt, so ist er ohne weiteres verpflichtet, diese vorzunehmen.

[1]) Burchard, a. a. O., S. 245 f.

§ 11.

V. Die Pflichten des Spediteurs zur Rechenschaftsablegung und zur Herausgabe des aus der Geschäftsbesorgung Erlangten.

Nach der Ausführung der Spedition hat der Spediteur auf Grund seiner Stellung als Führer von Geschäften für fremde Rechnung die Pflicht, dem Geschäftsherrn Rechenschaft abzulegen und ihm alles, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat, herauszugeben (§§ 384 Abs. 2 Satz 2, 407 Abs. 2 H. G. Bs.)

I. Die Rechenschaftsablegung besteht darin, daß der Spediteur dem Versender vollständige Einsicht in den Gang der Versendung des betreffenden Gutes verschafft. Er muß ihm deshalb zunächst einmal Rechnung legen. Diese Rechnungslegung ist der wichtigste Bestandteil der Rechenschaftsablegung. Sie besteht in einer geordneten Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben hinsichtlich des Gutes. Soweit Belege erteilt zu werden pflegen, hat der Spediteur diese vorzulegen (§ 259 B. G. Bs.) Die Einnahmen setzen sich in der Regel aus dem auf das Gut gelegten und durch den Spediteur erhobenen Nachnahmen, ferner aus dem als Schadensersatz Erlangten, sofern der Spediteur dahingehende Ansprüche erfolgreich geltend gemacht hat, zusammen. Hat der Spediteur das Gut im Wege des Not- oder Selbsthilfeverkaufs veräußern müssen, so hat er den erzielten Kaufpreis unter Abzug der durch diesen Verkauf erwachsenen Kosten in Ansatz zu bringen. Im Falle der Versicherung hat er die vom Versicherer an ihn etwa erfolgten Zahlungen anzugeben und an den Versender abzuführen.

Den Einnahmen stehen die Ausgaben gegenüber, z. B. Portoauslagen, Verläge für Zoll, Kosten für Verpackung, auf das Gut gegebene Vorschüsse, die dem Transportunternehmer gezahlten Frachten, Kosten für Untersuchungen und Prüfungen durch Sachverständige usw., daneben bringt er seine Provisionen, z. B. bei Versicherung des Gutes oder für Garantieübernahme, in Ansatz. Die einzelnen Posten hat er zu belegen.

Inwieweit der Abrechnung Belege beizufügen sind, entscheidet die Verkehrsitte (J. W, 02 Beil. S. 275 Nr. 217). Der Spediteur handelt in seinem eignen Interesse, wenn er sich für alle Ausgaben, die er im Interesse des Versenders gemacht hat, Unterlagen, die diese begründen, und alle Beweismittel, wenn irgend ein Schaden erwachsen ist, zu sichern bemüht; denn diese sollen ihn ja gerade davor bewahren, daß er vom Versender wegen etwaigen Schadens,

den das Gut während der Dauer seines Besitzers erlitten hat, mit Erfolg in Anspruch genommen wird.

Diese Belege hat er im allgemeinen nur vorzulegen (Goldschmidt, Zeitschrift a. a. O., Bd. 38, S. 226 Nr. 284). Zu ihrer Herausgabe ist er nicht verpflichtet: er muß aber dem Versender die Möglichkeit geben, an der Hand der Belege die Rechnung nachzuprüfen (Düriger-Hachenburg, a. a. O. S. 358 Note III 2a zu § 384).

Die Pflicht zur Rechenschaftsablegung erschöpft sich jedoch nicht in der Rechnungslegung. Sie umfaßt auch die Pflicht zur Erteilung jeder weiteren den Umständen nach erforderlichen Auskunft und Ausweisung. Hierher gehören z. B. Angaben über den Versicherer, Transportunternehmer, Zwischenspediteur, die Reiseroute, Abweichung von Weisungen des Versenders u. a. m. Der Spediteur ist sogar verpflichtet, auf Verlangen des Versenders den Offenbarungseid zu leisten (§ 259 B. G. Bs.), wenn genügend Grund zu der Annahme besteht, daß er die in der aufgestellten Abrechnung enthaltenen Angaben nicht mit der erforderlichen Sorgfalt gemacht hat, es sei denn, daß es sich um Angelegenheiten von geringerer Bedeutung handelt (Lehmann-Ring, a. a. O., S. 211, Nr. 16 zu § 384, Staub, a. a. O., S. 1750 Anm. 15 zu § 384: vergl. auch Fischer-Henle, a. a. O., S. 150, Anm. 1 zu § 259, A. A. Burchard in Goldschmidts Zeitschrift a. a. O. Bd. 62 S. 315).

Auf diese Rechenschaftsablegung hat der Versender ein Recht, das er nicht auszuüben braucht. Er kann ausdrücklich oder stillschweigend — er äußert sich längere Zeit nicht, nachdem ihm die Rechenschaftsablegung vom Spediteur zugegangen ist, — darauf verzichten. Hat er einen dahingehenden Verzicht im Voraus ausgesprochen, und verfährt der Spediteur bei Aufstellung der Rechnung unredlich, so ist dieser Verzicht unwirksam, der Versender kann die Ablegung der Rechenschaft erneut verlangen.

II. Schließlich hat der Spediteur die Pflicht, dem Versender das aus der Geschäftsbesorgung Erlangte herauszugeben. Alle Vorteile aus der Versendungsbesorgung kommen dem Versender zu. Forderungen gegen Dritte, die der Spediteur bei der Erfüllung des Speditionsvertrags erwirbt, z. B. Schadensersatzansprüche gegen den Transportunternehmer oder Ansprüche gegen den Versicherer, gelten im Verhältnis zwischen dem Versender und dem Spediteur als Ansprüche des ersteren. Will der Versender selbst diese Ansprüche gegen den Anspruchsverpflichteten geltend machen, so muß er sich diese zuvor vom Spediteur abtreten lassen, weil zunächst nur der Spediteur dem Anspruchsverpflichteten gegenüber berechtigt ist. Hat der Spediteur zu günstigeren Bedingungen als

ihm aufgegeben war, abgeschlossen, so kommen auch die hieraus erwachsenden Vorteile dem Versender zu, selbst wenn es sich um solche handelt, die der Versender garnicht vorausgesehen hat. Wenn weiter der Versender einen Limito angegeben hat, und die Versendungskosten diesen nicht erreichen, so darf der Spediteur dem Versender nur den Betrag in Ansatz bringen, den er wirklich gezahlt hat. Die Differenz zwischen Limito und Versendungskosten muß er dem Versender zugute schreiben; denn mit der Angabe eines Limito verfolgt der Versender nur den Zweck, dem Spediteur eine Grenze nach oben hin anzugeben, läßt ihm aber im übrigen freie Hand, den Transport billiger zur Ausführung zu bringen.

Vereinnahmtes Geld sowie nicht verbrauchte Vorschüsse hat er an den Versender abzuliefern. Verwendet er Geld, das ihm der Versender zum Zwecke der Spedition gegeben und das er diesem herauszugeben hat, in seinem Nutzen, so hat er es vom Tage der Verwendung an zu verzinsen (§§ 675, 668 B. G. Bs.) Sind beide Teile Kaufleute und gründet sich die Forderung des Versenders gegen den Spediteur auf ein Geschäft, das auf beiden Seiten ein Handelsgeschäft ist, so hat der Spediteur Zinsen, und zwar gemäß § 352 H. G. Bs. zu 5%, vom Tage der Fälligkeit an zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob er das Geld für sich verwendet hat oder nicht (§ 353 H. G. Bs.)

Diese Herausgabepflicht besteht jedoch nicht, wenn dem Spediteur ein Pfandrecht, Zurückbehaltungsrecht oder ein Recht auf vorherige Befriedigung zusteht. Ist es dem Spediteur unmöglich, seiner Herausgabepflicht nachzukommen, so ist zu unterscheiden: Hat er oder der Versender diesen Umstand zu vertreten. Im ersteren Falle verliert er seine Ansprüche auf Provision und Auslagenersatz und ist verpflichtet, dem Versender das ihm zur Ausführung der Versendung Gezahlte, z. B. Vorschüsse, zurückzuerstatten, unbeschadet weiteren Schadensersatzansprüche des Versenders. Hat dagegen der Versender die Unmöglichkeit der Herausgabe zu vertreten, so bleiben die Ansprüche des Spediteurs bestehen.

IV. Teil.

Die Sonderfälle der §§ 412, 413 des Handelsgesetzbuchs.

§ 12.

a) Der Selbsteintritt des Spediteurs.

Zum Schluß soll noch der Sonderfälle der §§ 412, 413 H. G. Bs. gedacht werden, da sich in diesen Fällen die Pflichten des Spediteurs wesentlich anders gestalten.

Nach § 412 H. G. Bs. ist der Spediteur befugt, die Ausführung der ihm vom Versender übertragenen Transportbesorgung mangels entgegenstehender Parteivereinbarungen selbst zu übernehmen. Von diesem Rechte darf er jedoch keinen Gebrauch machen, wenn, wie schon angedeutet, der Versender es beim Abschluß des Speditionsvertrags ausdrücklich ausgeschlossen hat. Das Gesetz drückt dies mit den Worten aus: „wenn nichts anderes bestimmt ist". Die Behauptung, den Selbsteintritt untersagt zu haben, muß der Versender beweisen (Lehmann-Ring, a. a. O., S. 282 Note 1 zu § 412). In welcher Form die Untersagung des Selbsteintritts zu geschehen hat, darüber ist im Gesetz nichts angegeben. Sie erfolgt normaler Weise durch Erklärung gegenüber dem Spediteur und kann auch durch konkludente Handlung erfolgen, da Ausdrücklichkeit der Erklärung nicht verlangt wird. Der Spediteur muß aus den Umständen ersehen, ob ein Verbot des Versenders vorliegt oder nicht. Es genügt, wenn der Versender bezüglich des Transportes des Gutes eine Bestimmung getroffen hat, die sich mit dem Selbsteintritt tatsächlich und rechtlich nicht vereinbaren läßt. Sache des Spediteurs ist es, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nachzuprüfen, ob die etwa vom Versender bezüglich des Transportes getroffenen Bestimmungen den Selbsteintritt gestatten.

Wie über die Form, so hat auch über den Zeitpunkt einer Untersagung des Selbsteintritts das Gesetz keine Bestimmungen getroffen. Wird sie zugleich bei Abschluß des Speditionsvertrags erklärt, so ist sie Bestandteil dieses Vertrags. Sie kann jedoch auch nachträglich erfolgen, ist aber dann unwirksam, wenn der Spediteur im Zeitpunkte des Eintreffens des Verbotes bereits von dem Selbsteintritt Gebrauch gemacht hat (Lehmann-Ring, a. a. O. S. 282 Nr. 4 zu § 412). Das nachträglich zum Ausdruck gebrachte Verbot des Selbsteintritts bedeutet keinen Widerruf des Speditionsvertrags: denn das Selbsteintrittsrecht beruht auf dem Gesetz und nicht auf einer Willenserklärung. Widerrufen werden kann aber nur eine Willenserklärung.

Ebenso sind andrerseits über Zeitpunkt und Form der Erklärung des Selbsteintritts im Gesetz keine Bestimmungen enthalten. Der Spediteur ist also nicht an eine Frist zu dieser Erklärung gebunden (Cosack, a. a. O., S. 447, § 95, 7 a). Er kann jederzeit eine dahingehende Erklärung abgeben und diese auch in beliebiger Form. Es genügt sogar, wenn er dem Versender gegenüber als Transportunternehmer auftritt (Lehmann-Ring, a. a. O. S. 282 Nr. 3 zu § 412) und den Transport stillschweigend und tatsächlich ausführt. Hat er den Selbsteintritt erklärt, so kann er

trotzdem den Transport einem Dritten übertragen. Dieser ist dann als sein Erfüllungsgehilfe oder als Unterfrachtführer anzusehen (Cosack, a. a. O. S. 447, § 95, 7 a).

Voraussetzung zum Selbsteintritt ist zunächst, daß ein Speditionsvertrag geschlossen ist. Eine weitere — negative — Voraussetzung liegt darin, daß der Versender den Selbsteintritt vertraglich nicht ausgeschlossen hat. In der Literatur wird das Selbsteintrittsrecht vielfach noch von einer dritten Voraussetzung abhängig gemacht, daß nämlich für den betreffenden Transport sich allgemein übliche Frachtsätze herausgebildet haben müssen (so Cosack, a. a. O. S. 447 § 95, I 7 a; Staub, a. a. O. S. 1816 Anm. 1 zu § 412 und Puchelt[1]); es wird also der „gewöhnlichen" Fracht eine ähnliche Bedeutung zugesprochen, wie dem Börsen- und Marktpreis beim Selbsteintritt des Kommissionärs. Auf Grund dieser Ansicht kommt man zu dem Schlusse, daß die Spedition im Rechtssinne nicht ausgeführt werden kann, wenn der Spediteur den Transport ausgeführt hat — sei es durch seine Angestellten oder durch Abschluß eines Frachtvertrags mit einem Dritten für eigene Rechnung —, eine „gewöhnliche" Fracht aber für einen derartigen Transport nicht besteht. Infolgedessen würde der Frachtvertrag mit einem Dritten nicht auf Rechnung des Versenders gehen. Daraus folgt weiter, daß der Spediteur keinen Provisionsanspruch hat und Ersatz für seine Aufwendungen auf das Gut nur in seiner Eigenschaft als negotiorum gestor fordern kann. Demgegenüber ist anzuführen, daß der Gesetzgeber eine derartige Bestimmung für den Spediteur so wenig scharf nicht hat treffen wollen, während er beim Kommissionsgeschäft das Selbsteintrittsrecht genau begrenzt hat (§ 400 H. G. Bs.), sondern daß der Begriff der „gewöhnlichen" Fracht mit dem Begriffe der Fracht, die den Umständen der Beförderung nach angemessen ist, zusammenfällt; denn sie bildet keinen absoluten Begriff wie die Bestimmungen „übliche Fracht" (§ 619 H. G. Bs.) und „übliche Vergütung" (§ 632 B. G. Bs.) (Makower, a. a. O., S. 1443, Ia zu § 412; Lehmann-Ring, a. a. O., S. 382 Nr. 1 zu § 412; von Hahn, a. a. O. S. 566, § 1 zu Art. 385). Wenn sich demnach Frachtsätze nicht herausgebildet haben, so ist eine den Umständen nach angemessene Fracht zu ermitteln. Hat der Spediteur Gelegenheit, die Versendung durch Abschluß eines Frachtvertrags mit einem Dritten billiger vorzunehmen, als er sie selbst ausführen würde, so ist daraus nicht ohne weiteres zu entnehmen, daß er als selbst-

[1]) Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelgesetzbuch. 2. Bd. Leipzig 1894, S. 1159, Anm. 1 zu Art. 385.

eintretender Spediteur keinen Anspruch auf die gewöhnliche, also in diesem Falle höhere Fracht hat. Das Gesetz schreibt dem Spediteur vor, die Interessen des Geschäftsherrn, des Versenders, wahrzunehmen. Die Pflicht dazu besteht nun nicht nur darin, daß er für einen möglichst billigen Transport des Gutes sorgt, sondern auch darin, daß der Transport möglichst sicher ausgeführt wird. In der Regel wird sogar das letztere Interesse überwiegen, z. B. beim Transport zerbrechlicher Ware oder besonders wertvoller Kunstgegenstände. Der Spediteur muß daher in einem solchen Falle genau überlegen, ob der Versender günstiger gestellt ist, wenn er — der Spediteur — die Beförderung zu einem höheren Frachtsatze übernimmt, oder ob das Interesse des Versenders durch Abschluß eines Frachtvertrags mit einem Dritten, der das Gut billiger transportiert, genügend gewahrt ist.

Bedient er sich beim Selbsteintritt zur Ausführung des Transportes eines Dritten und zahlt er diesem einen geringeren Preis als die gewöhnliche Fracht, so ist diese Differenz sein Gewinn. Denn der Spediteur würde keinen Vorteil aus dem Selbsteintritt haben, wenn er nur die erzielte, billigere Fracht in Ansatz bringen dürfte, und sich infolgedessen nicht veranlaßt fühlen, von dem Rechte, das ihm § 412 H. G. Bs. zuspricht, Gebrauch zu machen (Staub, a. a. O. S. 1817 Anm. 6 zu § 412). Es würde ihm im Falle des Selbsteintritts nur der Nachteil verbleiben, daß er auch noch als Frachtführer zu haften hätte. Andrerseits darf er das Konto des Versenders nur mit der gewöhnlichen Fracht belasten, auch wenn die Kosten des Transportes den gewöhnlichen Frachtsatz überschreiten.

Infolge des Selbsteintritts ist der Spediteur dem Versender gegenüber auch Transportunternehmer. Dadurch wird aber der zwischen Versender und Spediteur abgeschlossene Vertrag kein Frachtvertrag, wie auch aus der Gesetzesvorschrift des § 412 H. G. Bs. hervorgeht, wonach der Spediteur zugleich die Rechte und Pflichten des Frachtführers hat, d. h. in erster Linie hat er die Pflichten aus dem Speditionsvertrag und in zweiter Linie die aus dem Frachtvertrag zu erfüllen. Er hört nicht auf, Spediteur zu sein. Es liegen aber auch nicht zwei Verträge vor, ein Speditions- und ein Frachtvertrag. Die Parteien haben nur den Speditionsvertrag geschlossen. Aus diesem folgen die Pflichten und Rechte eines Spediteurs. Diese sind vertragsmäßigen Ursprungs. Die Rechte und Pflichten als Frachtführer dagegen übernimmt er kraft Gesetzes. Es liegt demnach ein Vertrag mit doppelter Wirkung vor, einmal der aus dem Vertrage und dann der kraft Gesetzes infolge des Selbsteintritts. Hiernach richten sich auch die Pflichten des selbst-

eintretenden Spediteurs: soweit die Versendungsbesorgung in Betracht kommt, ist er Spediteur, handelt es sich dagegen um den Transport des Gutes, dann tritt er in die Rechtsstellung eines Frachtführers ein. Eine Grenze wird man jedoch bei den einzelnen Tätigkeiten nicht immer scharf ziehen können. Im Zweifelsfalle ist diejenige Eigenschaft maßgebend, durch die der Versender günstiger gestellt ist; denn der Spediteur erhält neben der gewöhnlichen Fracht, an der er in der Regel verdienen wird, auch noch die Provision als Äquivalent für die Erfüllung der ihn als Spediteur treffenden Pflichten. Wenn also die Pflichten, die sich aus dem Speditionsvertrage ergeben, mit den Rechten, die er als Frachtführer hat, in Widerspruch stehen — so hat z. B. der Frachtführer das Recht auf Ausstellung eines Frachtbriefs und der erforderlichen Begleitpapiere —, so würde er in seiner Eigenschaft als Spediteur zur Ausstellung der Begleitpapiere verpflichtet sein, da er ja gerade in dieser Eigenschaft dem Versender die Beschaffung der erforderlichen Papiere abnehmen soll.

§ 13.

b) Der Spediteur mit festen Spesen und der Sammelladeverkehr.

Auch die zwei Sonderfälle des § 413 H. G. Bs. stellen Abweichungen vom reinen Speditionsvertrage dar.

I. In Absatz 1 ist der Spediteur mit festen oder fixen Spesen angeführt: Hat sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt, so hat er ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers.

Es ist hierbei unwesentlich, ob der Satz der Kosten in einem bestimmten Pauschbetrage oder in einem festen Satze für eine Gewichts-, Maß- oder Distanzeinheit besteht. Nur der Gesamtbetrag muß feststehen Der Satz muß ferner für die Beförderungskosten gelten, er muß sich also auf die gesamte Tätigkeit des Spediteurs beziehen, nicht nur auf einzelne Dienstleistungen, z. B. die Verladung oder die Versicherung des Gutes. Andrerseits ist § 413 H. G. Bs. nicht ausgeschlossen, wenn der Spediteur auf Grund einer Vereinbarung mit dem Versender für einzelne Tätigkeit besondere Kosten berechnet[1]). Bedient er sich zur Ausführung der Versendung eines Transportunternehmers, so ist dieser sein Erfüllungsgehilfe im Sinne des § 278 B. G. Bs.

[1]) Behauptet der Spediteur eine derartige Vereinbarung, so ist er dafür beweispflichtig.

Das Gesetz spricht nur von einer Vereinbarung zwischen Spediteur und Versender. Wenn daher der Spediteur mit dem Empfänger sich über derartige Sätze einigt, kommt § 413 Abs. 1 H. G. Bs. nicht in Betracht, es sei denn, daß der Empfänger als Vertreter des Versenders handelt oder mit dem Versender identisch ist.

Einen Anspruch auf Provision hat der Spediteur nur dann, wenn er mit dem Versender einen besonderen Vertrag darüber geschlossen hat (§ 413 Abs. 1 Satz 2 H. G. Bs.) In diesem Vertrage kann die Provision ganz allgemein angegeben sein. Der Spediteur hat dann einen Anspruch auf die Provision, die er als Spediteur zu fordern berechtigt wäre. Sie kann aber auch zahlenmäßig festgesetzt sein. Der Abschluß eines Vertrags über Gewährung von Provision schließt die Anwendung des Abs. 1 Satz 1 des § 413 nicht aus.

Die Gesetzesbestimmung spricht nur vom Frachtführer. Es ist dies in der Literatur Anlaß zu einem Streite darüber geworden, ob unter diesen „Frachtführern" ein solcher im Sinne des Handelsgesetzbuchs zu verstehen oder allgemein auch der Verfrachter von Seeschiffen einbegriffen ist. Diese letzterwähnte Ansicht vertreten Staub (a. a. O. S. 1818 Anm. 5 zu § 413) und Makower (a. a. O. S. 1447, IVa zu § 413). M. E. verdient die von Burchard (a. a. O. S. 237) und in Egers Zeitschrift für Eisenbahnrecht (Bd. 14, S. 282f.) und Düringer-Hachenburg (a. a. O. S. 477, Note II, 2 zu § 413) vertretene Ansicht den Vorzug, daß nämlich, wenn es sich um einen Seetransport handelt und die Voraussetzung des § 413 Abs. 1 Satz 1 H. G. Bs. gegeben ist, der Spediteur gleichzeitig die Stellung eines Spediteurs und Verfrachters inne hat. Dieser Fall ist also analog dem des § 412 H. G. Bs. zu behandeln. Diese Ansicht steht auch nicht in Widerspruch mit dem Texte des im übrigen so sorgfältig redigierten Handelsgesetzbuchs, während die Ansicht von Staub und Makower mit ihrer Auslegung dem Gesetzgeber einen Redaktionsfehler vorwerfen.

II. Oft wird es vorkommen, daß dem Versender mehr an einer billigen als schnellen Beförderung des Gutes gelegen ist. Das erreicht er dann, wenn der Spediteur die Versendung des Gutes mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines Frachtvertrags bewirkt, den der Spediteur für seine Rechnung über eine Sammelladung schließt. In diesem Falle hat der Spediteur ausschließlich die Pflichten und Rechte eines Frachtführers. Es fällt also auch hier ein Anspruch auf Provision weg, es sei denn, daß zwischen den Parteien die Zahlung einer Provision besonders vereinbart ist. Der Spediteur braucht dem Versender nicht besonders

mitzuteilen, daß er das Gut im Sammelladeverkehr transportieren werde. Mit dem Frachtführer hat der Spediteur einen Frachtvertrag über sämtliche Güter, die in dieser Sammelladung vereinigt werden sollen, und zwar auf eigene Rechnung zu schließen. Für die Berechnung der Kosten ist dem Spediteur eine Grenze nach oben gezogen insofern, als er höchstens die gewöhnliche, bezw. angemessene Fracht verlangen darf. Es wird sich jedoch in der Regel ein niedrigerer Satz ergeben, da sich bei Sammelladungen der Transport bedeutend verbilligt. Ob der Spediteur zur Beförderung in einer Sammelladung verpflichtet ist, ist Tatfrage. So wird diese Frage zu verneinen sein, wenn es sich um den Transport einer Saisonware handelt; denn hier hat der Versender ein größeres Interesse daran, daß die Ware möglichst bald ihren Bestimmungsort erreicht, als an einem billigeren Transporte. Mit letzterem ist insofern ein Risiko verbunden, als die Ware zu spät an seinem Bestimmungsort ankommen kann, weil beim Sammelladeverkehr, wie schon der Name besagt, erst eine Anzahl Güter zusammenkommen muß, bevor der Transport von statten geht. Eilt jedoch der Transport des Gutes nicht und gestattet die Individualität des Gutes ein Zusammenliegen mit andern Gütern, so muß der Spediteur mit der Versendung warten, bis soviel Güter zusammengekommen sind, als er für eine Sammelladung benötigt; denn hier überwiegt das Interesse des Versenders, das Gut möglichst billig befördert zu wissen (Staub, a. a. O. S 1820 Anm. 15 zu § 413).